



KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Das Seeschiff, die Danziger Pink **JOHN WILLIAM** *ex PERSEVERANCE*, wird auf dem rechten Bild von der Backbordseite auf dem Backbordbug segelnd gezeigt. Die Royalsegel sind angebunden. Das Großsegel ist aufgegeit, und der Aussenklüver ist gesetzt. Am Gaffel weht die preußische Handelsflagge, der Namenswimpel im Großtopp, die preußische Lotsenflagge ist im Vortopp gesetzt. 14 Leute sind an Deck zu erkennen. Links im Hintergrund ist eine Landspitze mit Befestigungswerken zu sehen. Der Leuchtturm, der die Einfahrt in den Mersey-River markiert, ist der von Liverpool, vor dem kleine Segler und am Horizont ein Seitenraddampfer mit der Takelage eines Marssegelschoners vorbeiziehen. Der Segler vorm Bug der **JOHN WILLIAM**, der auch mit der Flagge P

gekennzeichnet ist, ist ein Lotsenkutter. Links, ganz im Vordergrund, ist die Ansteuerntonne von Liverpool zu sehen. Rechts im Hintergrund ist die **JOHN WILLIAM** ein zweites Mal von Backbord achtern am Wind segelnd dargestellt. In der linken unteren Ecke ist zu lesen: *Capt. Joachim Wulf. September 1843*, und rechts unten: *Segelnd vor Liverpool*. Der Schiffsname ist ein zweites Mal am Heck der zweiten Abbildung zu erkennen. Auf dem schwarz gestrichenen Rumpf werden zwei weiße Streifen parallel zur Wasserlinie gezeigt. In dem breiteren unteren Streifen werden Stückpforten angedeutet. Der Vortoppmast steht derart weit vorne, dass auf einen bereits viele Jahre zurückliegenden Stapellauf zu schließen ist.

Das Schiffsportrait der **JOHN WILLIAM** in Öl auf Leinwand hat in der Sammlung des Altonaer Museums die Inv. Nr. 1977/907. Es wurde 1977 auf einer Auktion im Antiquariat *F. Dörfling*, Neuer Wall 40, für 4.600 DM erworben. Es ist 60 cm hoch, 91 cm breit und wurde wahrscheinlich zwischen 1843 und 1845 geschaffen. Das Bild trägt auf der Rückseite den Stempel:

William Taylor & Co.
Oil & Colourmen
Whitechapel
Liverpool

Offensichtlich handelt es sich um den Stempel einer Firma; die derartige Bilder gewerbsmäßig herstellte. Das nautische ist korrekt dargestellt, Wolken und Wasser erinnern mehr an Darstellungen, wie man sie aus den 1770er Jahren kennt.



Die Pink **JOHN WILLIAM** *EX PERSEVERANCE*, Danzig

Von der Pink **JOHN WILLIAM** sind nur wenige Fakten bekannt. Das Seeschiff lief 1805 unter dem Namen **PERSEVERANCE** (Ausdauer, Beharrlichkeit) auf einer unbekanntem Danziger Werft vom Stapel. Auftraggeber war der damals wahrscheinlich größte Danziger Reeder *Theodosius Frantzius* (1735-1802) oder sein Sohn *Theodosius Christian Frantzius jun.* (1771-1835). Die Reederei Frantzius erlitt durch die napoleonische Kontinentalsperre (1806-1814) sehr hohe Verluste, so dass sie sich 1820 von fast allen Schiffen trennen musste. Die **PERSEVERANCE** lief noch bis 1824 für die Reederei Frantzius.

Die **PERSEVERANCE**, 1805 als Kattschiff* gebaut, war ein moderner Typ. Sie hatte zwei Decks, war aus Eichenholz, zu 375 Alte Preußische Normallasten (~526 NRT) vermessen und hatte vollbeladen 18 Fuß Tiefgang. In Liverpool erhielt sie vom Britischen Lloyd im September 1805 die Klasse A1. Zehn Jahre später aber noch E1. Das bedeutete, die **PERSEVERANCE** schien nur noch für wasserunempfindliche Ladungen geeignet. Im Frühjahr 1928 wurde der Segler in Danzig neu aufgezimmert. Aber 1841 vom *Bureau Veritas* in Paris nur noch als mittelmäßig klassifiziert.

Bis zu fünf Reisen im Jahr hat das Schiff nur in den ersten Jahren gemacht. Ihre Ladungen zwischen 1805 und 1824 sind uns heute unbekannt, es dürfte hauptsächlich Getreide und Stückgut gewesen sein. Im Rest der Zeit war es wohl hauptsächlich von Danzig auslaufend Holz und von Liverpool einkommend Salz. Nur eine Ladung Kaufmannsgut von Antwerpen nach Danzig ist noch registriert.

1824 verkaufte *Frantzius* das Schiff an den Danziger Reeder *J.C. Block*, und der verkaufte es drei Jahre später an den im 19. Jhd. einflussreichsten Danziger Kaufmann und Reeder *Alexander Gibsone jun.* Das Schiff erhielt nun den Namen **JOHN WILLIAM**.

1845 schließlich übernahm der Danziger Reeder *John Paleske* das Schiff, und es machte noch sieben Reisen mit Bauholz nach London, Portsmouth und Hull. Von 1850 bis 1853 lag der Segler in Danzig auf und wurde dann abgewrackt.

64 Reisen des Schiffes sind in den Öresundlisten in Helsingborg registriert. Danach hatten nicht weniger als 41 davon einen englischen Hafen als Ziel. Das waren Liverpool 26, London 25, Portsmouth 2, Hull 1, Pembroke 1, Saint Martin auf Jersey 1. 15 Reisen führten nach französischen Häfen, nach Lorient 5, Rochefort 3, Brest 2, Toulon 2, Bordeaux 1, Le Havre 1 und Nantes 1. Ferner nach Pillau 2, Tönsberg in Norwegen 2, Antwerpen 1, Narwa 1, Riga 1 und die weiteste nach Setubal in Portugal 1.

*) Kat; Kattschiff wird ein stark gebautes nordisches Schiff mit rundem Hinterteil, tiefem und breitem Raum, 2 Masten, etwa 400 - 500 Tonnen groß, und ohne allen Zierrat genannt. Man bedient sich desselben hauptsächlich zum Transportieren von Waren. Kat oder Katze wird auch ein kleiner Anker genannt, den man vor dem großen Anker wirft, damit das Schiff besser dem Wind widerstehen kann. *Quelle*: Kleineres Conversations-Lexikon oder Hülfwörterbuch, Leipzig, bei *Gerhard Fleischer* dem Jüngeren, 1813.

ALTES & NEUES RUND UM DANZIG



ZUM GEDENKEN AN BRUNO FENDRICH
von Prof. Dr. Klaus Pieper (*1913-†1995)

Als die Lübecker Kirchenleitung sich 1947 nach einem Kirchenbaumeister umsah, der unter den damaligen Umständen bereit war, die schwere Aufgabe der Rettung der Marienkirche zu übernehmen, hatte das Schicksal Bruno Fendrich bereits auf einem langen Weg für diese Aufgabe vorbereitet und auf sie zugeführt.

Als Bruno Fendrich am 7. Juli 1900 in Nikopol in Südrussland geboren wurde, haben seine Eltern seinen späteren Weg nicht ahnen können. Auch führte er durchaus nicht gradlinig auf das Ziel zu.

Nach dem Besuch der deutschen Schule in Nikopol bis 1915 wurde Fendrich Schiffsjunge in der russischen Schwarzmeerflotte. Von 1916 bis 1918 erhielt er eine Ausbildung an der Marineschule Berdjansk; 1918 folgte ein Abschluss am Gymnasium Mariupol am Asowschen Meer; dann besuchte er die Marineschule Cherson, im April 1919 erhielt er das Patent als Steuermann auf Großer Fahrt und bis November 1919 leistete er Militärdienst auf einem Torpedoboot der weißrussischen Flotte. Dabei hat er, so abwegig das klingen mag, eine der Grundlagen seines späteren Erfolges erhalten. Fendrich konnte Seemannsgarn spinnen, er konnte fluchen und trinken wie das nur ein russischer Seemann kann, er konnte aber vor allem bei harter Arbeit mit Menschen umgehen wie keiner, der den geraden Weg zum Baumeister gegangen ist.

Dann hat es ihn nach Danzig verschlagen, wo er an der Technischen Hochschule mit einem Architekturstudium von 1921 bis 1925 gradliniger auf sein Ziel zuzuging. Neben dem Studium verdiente er als Hafendarbeiter seinen Lebensunterhalt. 1925 bestand er die Prüfung zum Diplom-

ingenieur für Architektur. Er machte ein Praktikum als Tischler in Württemberg. Der Abschluss des Studiums war der erste Schritt auf die Marienkirche zu. Fendrich wurde mit der Untersuchung und dem architektonischen Aufmaß der Marienkirche in Danzig beauftragt. 1927 übernimmt Fendrich die Leitung der Rekonstruktion an der Marienkirche und war viele Jahre hindurch Bauleiter der Instandsetzungsarbeiten. Fortan kreisten seine Gedanken um die Backsteingotik, um ihre konstruktiven und künstlerischen Eigenheiten, um das spröde Material und um die herbe Ausdruckskraft dieses Baues. Dabei blieb es aber nicht. Von 1923 bis 1928 wirkte er als Assistent und Vertreter Leo Grubers am Lehrstuhl für mittelalterliche und allgemeine Architektur der TH-Danzig, stieß also zur Theorie und zu den Grundlagen seiner Kunst vor. Wichtiger aber als die Theorie war ihm die unmittelbare Praxis. Ab 1930 Lehrte Fendrich an der Kunstgewerbeschule in Danzig. 1931 legte er eine Dissertation über gotische Kirchturmspitzen, Kugeln, Kreuze und Hähne vor, der Grundlage für seine letzte Arbeit, den Hähnen auf den neuen Türmen an St. Marien. Er promovierte zum Dr.-Ingenieur, wurde Zimmergeselle und 1936 Zimmermeister. Gleichzeitig war er in einer Kunstschlosserlehre bei Walter Arendt in Danzig und wurde Schlossergeselle. Die Klempnerei, das Treiben in Messing vor allem, wurde ihm fürs ganze Leben zur Feierabendfreude. 1937 wurde er Direktor der Kunstgewerbeschule, und 1938 mit dem Danziger Staatspreis für ein schmiedeeisernes Ziergitter geehrt.

Nun hatte dieser Mann seine einzigartige Form für die Aufgabe erhalten, für die er geschaffen war. Diese Aufgabe aber war noch nicht da, der Lebensweg durfte noch einmal einen Bogen machen. Fendrich wurde als Studiendirektor Leiter der Meisterschule des deutschen Handwerks in Danzig. Nachdem der Krieg ihn herumgewirbelt hatte, landete er 1945 in ähnlicher Stellung als Leiter der Handwerker- und Industrie-Berufsschule in Kiel.

Von Danzig geht die Sage, Fendrich habe die Nazigrößen gern mit Heil Moskau begrüßt. Nach dem Zusammenbruch grüßte er mit Heil Hitler, wen er dieses Großes für bedürftig erachtete. Es ist kaum verwunderlich, dass ein solcher Mann entnazifiziert werden musste und daher zunächst aus städtischen Diensten wieder zu entlassen war. So war er frei und arbeitslos, und als man ihn brauchte, kam er und übernahm 1947 die Leitung des Wiederaufbaus des Marienkirche, des Domes und anderer Kirchen in Lübeck. Hoch oben auf einem wackelnden Gerüst der Marie habe ich Fendrich zum ersten

Mal getroffen. Da begann die schönste Arbeitsgemeinschaft, die ich erlebte.

Um die Leistung Fendrichs würdigen zu können, muss man sich die Zustände vor der Währungsreform vergegenwärtigen. Eisen gab es so fern vom Ruhrgebiet keines, Holz durfte Fendrich sich nach langen Verhandlungen direkt aus dem Wald holen, alte Steine gab es zwar genug, aber für den Mörtel musste der Kalk nach Altvaterart in großen Sümpfen aufbereitet werden. Diese Kalksümpfe haben noch lange in der Mengstraße gelegen und ein ausgezeichnetes Material geliefert.

Geld hatten fast alle Leute, aber kaufen konnte man nichts dafür. Deshalb arbeitete man meist auch nur gegen Naturalien. Geld hatte auch die Kirche, aber sonst nichts, und daher musste Fendrich seine Leute suchen und all seine Menschenkenntnis anwenden und seine Persönlichkeit einsetzen, um eine Mannschaft zu finden, die täglich mit Maisbrot und Rüben im knurrenden Magen mit ihm auf die Gerüste stieg.

Und dann war die schwerste Entscheidung zu treffen. Es war uns klar geworden, dass der Bau vor dem Zusammenbruch stand, dass er unter der Arbeit und über den Arbeitern zerbrechen und die Menschen mit in die Vernichtung reißen konnte. Ein Bauleiter darf an einem solchen Bau nicht weiterarbeiten lassen. Fendrich aber wollte nicht aufgeben. Er holte den Staatsanwalt auf den Bau und erklärte ihm vor den Arbeitern die Lage. Der nahm die Erklärungen zur Kenntnis und stellte für den Fall eines Unglückes mildernde Umstände für die überlebenden Verantwortlichen in Aussicht. Von da an wurde nur noch mit freiwilligen, ledigen Männern gearbeitet. Aber Gefahrenzulagen oder Entlohnung in Sachwerten, wie auf so manchem anderen Bau, gab es auch dann noch nicht. Dafür aber wuchsen Fendrich und seine Männer nun zu einer richtigen Gemeinschaft zusammen. Das war natürlich kein sehr feiner Klub, die Unterhaltungen und die Späße waren kaum für Außenstehende bestimmt, und wenn einmal eine Flasche da war, dann wurde sie nach Feierabend nicht alt.

So schnell das mit den primitiven Mitteln ging, baute Fendrich ein schweres Gerüst unter die von breiten Rissen durchzogenen Gewölbe, und vierzehn Tage nach Fertigstellung dieses Gerüsts stellte er fest, dass an der gefährdetsten Stelle ein Gurtbogen auf dem Gerüst auflag, also inzwischen gebrochen war.

Mit der Fertigstellung des Gerüsts war der Gefahrezustand überwunden, aber die Arbeit fing nun erst an. Inzwischen war die Währungsreform gekommen. Kurze Zeit schien es, als ob die Arbeiten

nun aus finanziellen Gründen zum Erliegen kommen würden. Aber es fanden sich auch die Männer, die das Geld beschafften. Mit dem Wert des Geldes verbesserte sich die technische Ausrüstung, und so ging das Werk seiner Vollendung entgegen, einer Vollendung, die doch die große Enttäuschung schon in sich barg.

Neben der technischen Sicherung des Bauwerkes arbeitete nun auch der Restaurator an der Wiederherstellung der ursprünglichen Malerei, die unter dicken Kalktünchen die Jahrhunderte und den Brand überstanden hatte. Der Restaurator wusste die seiner Kunst gezogenen Grenzen nicht zu halten, er fälschte alte Gemälde an den Stellen, an denen unter der Tünche nichts mehr vorhanden war. Nun entstand das, was die ganze Welt als den *Malskat*-Skandal kennenlernte.

Und wir lernten nun die Welt kennen. Jahrelang hatten *Fendrich* und seine Männer unter Einsatz ihres Lebens an der Kirche gearbeitet, sie hatten den Wettlauf mit dem Einsturz gewonnen, ohne dass dies die Presse oder ein größerer Kreis auch nur zur Kenntnis nahm. Nun war einer, der nur am Rande zur Mannschaft gehörte, der nicht der Aufsicht *Fendrichs* unterstand, der Versuchung erlegen, er hatte mehr sein wollen als er war, hatte gefälscht, und nun war die andere Leistung überhaupt nicht mehr da, nun gab es nur noch diesen Versager, und sein zweifelhafter Ruhm lief um die Welt. Von den menschlichen und technischen Leistungen, die die Kirche retteten, weiß heute die Presse noch kaum etwas, der Skandal des Fälschers füllte Spalten und Seiten. Das mit diesen Berichten bedruckte Papier dürfte mehr wiegen als die Steine, die am Bau vermauert wurden. *Fendrich* wurde mit den Schuldigen zusammen vor Gericht gestellt und hatte seine Unschuld zu beweisen. Auch da wurde nicht gefragt, wer schuldig sei an der Erhaltung der Kirche, sondern nur, wer schuldig sei an der kleinen Schweinerei, die später in wenigen Tagen mit dem Schwamm wieder abgewaschen war. Äußerlich blieb *Fendrich* in diesen Tagen das Rauhbein, das man kannte, und schien unberührt von dem Schmutz, der aufgewirbelt wurde; außer seiner Frau weiß kaum einer, wie er in Wirklichkeit gelitten hat.

Als dann auch noch ein Zerwürfnis mit der Kirchenleitung hinzukam, hat *Fendrich* der geliebten *Marie* den Rücken gekehrt und sie nicht mehr betreten.

Nach dem *Malskat-Prozess* um die Fresken-Fälschungen und den folgenden Auseinandersetzungen mit der Lübecker Kirchenverwaltung geht *Fendrich* wieder als Lehrer an die Höhere Bauschule in Hamburg. Dort hat er die zukünftigen Archi-

tekten in die Kunst des Konstruierens eingeführt. Wer wäre dazu besser geeignet gewesen als er, der diese Kunst nicht nur aus der Theorie, sondern ganz unmittelbar aus der Praxis beherrschte. Auch in Hamburg hat er schnell aus seinen Jungen eine Gemeinschaft geschmiedet, und so mancher Kommilitone wird diese Jahrgänge und ihren Lehrer beneidet haben. Seine Schüler werden diesem Lehrer lebenslang dankbar sein, weil er ihnen nicht nur totes Wissen vermittelt hat, sondern auch die heiße Liebe zum Bauen. Dieser Abschiedsbericht darf aber nicht beendet werden, ohne dass erwähnt wird, wie *Fendrich* auch für die anderen zerstörten Kirchen Lübecks tätig war.

Der Dom, der als der älteste Kirchenbau Lübecks zunächst die größere Förderung genossen hatte, begann in der Zeit, als die Arbeit an der Marienkirche ihren Höhepunkt erreichte, ebenfalls zu wackeln. Auch seine Sicherung hat *Fendrich* ausgeführt, und er hat aus den provisorischen Dachbindern der Marienkirche das hohe Dach des Querschiffes zusammengebaut. Die Petrikirche erhielt aus den Dachblechen, die an der Marienkirche frei wurden, ihr Notdach, und mit den Drahtseilen aus einem U-Boot-Fangnetz, die zu Anfang den Stahl in der Marienkirche ersetzen mussten, wurde das Chorgeviert zusammengehalten, bis sehr viel später die Sicherung durchgeführt werden konnte.

Als der ungesicherte Petriturm zur Gefahr für die Umgebung wurde und die Kirche keine Mittel mehr aufbringen konnte, hat *Fendrich* Herrn Baumeister *Trausch* begeistert, mit seinen Mitteln hier den ersten Aussichtsturm einzurichten.

In Jakobi und Aegidien sind wir zusammen herumgeklettert und haben festgestellt, dass die Beseitigung der dortigen Schäden wohl warten konnte, bis den größeren Gefahren an den anderen Kirchen begegnet war. Bei sommerlicher Hitze sind wir beide in Badehosen in dem schmutzstarrenden Spalt zwischen dem Gewölbe und den Sparren des Heiligen-Geist Hospitals herumgekrochen, um dort das Ausmaß des verheerenden Wurmfraßes festzustellen.

Auf dem Trümmerhaufen des abgestürzten Gewölbes in der St.-Jürgen-Kapelle sind wir ganz still geworden vor der Fügung, die diesen Einsturz in der kurzen Zeit zwischen zwei Gottesdiensten geschehen ließ, und bei dem Gedanken, wie nahe wir vor einem solchen Einsturz der großen Mariengewölbe gestanden haben.

Keine der großen Kirchen ließ die Glocken läuten, als ihr Baumeister, der am 24. Juni 1963 in Hamburg gestorben ist, zu Grabe getragen wurde, klein nur war der Kreis der Freunde an seinem Grab.

Daher sollen diese Zeilen den großen Kreis derer, die unsere Kirchen lieben, daran erinnern, was sie dem Kirchenbau-meister *Bruno Fendrich* verdanken.

DER MALSKAT SKANDAL

In der Zeit von 1948 bis 1952 wurden die gesamten Wandmalereien im Obergadenbereich der Marienkirche zu Lübeck von dem Restaurator *Dietrich Fey* und seinen beiden Mitarbeitern *Lothar Malskat* und *Bernhard Dietrich-Dirschau* restauriert. *Malskat* und *Fey* hatten vorgegeben, gotische Fresken entdeckt zu haben. Die wurde zunächst auch von namhaften Fachleuten als Spitzenleistungen der mittelalterlichen Malerei gefeiert. Erste Kritiken von Kunstwissenschaftlern brachte aber eine Lawine ins Rollen. Eine Untersuchungskommission und unabhängige Gutachten wurden gefordert. Schließlich zeigte sich *Malskat* selbst an. 1954 wurden *Fey* und *Malskat* des gemeinschaftlichen Betrugs überführt. Nachdem diese Kunstfälschung aufgefliegen war, gestand *Malskat* weitere Fälschungen und wurde am 25. Januar 1955 wegen Betrugs verurteilt.

Lothar Malskat (*1913 Königsberg †1988 Wulfsdorf bei Lübeck) war Maler und Kunstfälscher. Er begann eine Malerlehre, wechselte zur Kunstakademie in Königsberg. Dort fertigte er eigene und fremden Arbeiten nachempfundene Kunstwerke an. Mit den Empfehlungsschreiben seiner Professoren wechselte er zu dem Kirchenhistoriker und Restaurator Professor *Ernst Fey* nach Berlin, wo er frühe Kirchenmalerei studierte. *Malskat* begleitete Professor *Fey* und dessen Sohn *Dietrich*, als die im Frühjahr 1937 mit der Restaurierung der Malereien im Dom von Schleswig beauftragt wurden, dessen frühgotischen Malereien 1888 übermalt worden waren. *Fey* sollte den Urzustand wiederherstellen. Nach Entfernungen der Übermalung waren kaum noch Spuren von Malereien erhalten. Um nicht wegen der Zerstörung nationalen Kulturgutes bestraft zu werden, erschaffte *Malskat* der frühgotischen Kunst nachempfundene Malereien im Schleswiger Dom. Zwar fiel rasch auf, dass unter anderem ein Truthahn abgebildet war, der ursprünglich aus Amerika stammt, aber das wurde entsprechend der nationalsozialistischen Doktrin dahin interpretiert, dass es ein Beweis für die Entdeckungsfahrten der Wikinger sei.

Malskat verbrachte den Krieg in Norwegen. Nach dem Krieg nahm er mit *Dietrich Fey* Kontakt auf und begann, für *Dietrich Fey* Kunstwerke zu fälschen. Er fälschte *Barlach*, *Chagall*, *Kokoschka*, *Picasso*, *Liebermann*, *Rembrandt*, *Rousseau*, *Utrillo* und andere, insgesamt etwa 600 Werke.

EINMAL NOCH NACH ---



z.B. West-Afrika (Teil 2)

Es war Wochenende, und wir hatten nichts weiter vor, als am Ufer des Lac rumzuliegen und zu faulenz. Am vorangegangenen Abend hatten wir bemerkt, dass das elektrische Licht permanent flackerte und meine Schwester wollte herausfinden, woran das lag. Bevor wir nun unsere Badesachen einpackten, sollte der Ursache auf den Grund gegangen werden. Nach übereinstimmender Meinung musste das Problem außerhalb des Grundstücks liegen, und richtig, wir stellten fest, dass ein neues freischwingendes Kabel zur Verteilerstation gespannt war. Dort konnten wir sehen, dass die Leitung zeitweise überlastet war, und so kamen wir und alle anderen Nutzer im Dorf in den Genuss ständiger Unterversorgung.

Wir folgten dem neuen Kabel und kamen zu einer neu gebauten hohen Mauer, die zu einem nicht einseharen Grundstück gehörte. Das wollten wir uns mal genau ansehen und gingen zurück zum Ufer des Lac, nahmen uns ein Ruderboot und sahen uns die ganze Sache vom Wasser aus an. Was wir da sahen, war ein wunderbar bearbeitetes Grundstück mit einer traumhaften Villa, einem schönen Bootshaus und diversen anderen Gebäuden.

Auf Nachfragen beim Dorfvorsteher, dem Häuptling, wurde uns gesagt, dass vor kurzer Zeit ein paar Leute gekommen wären, die die Leitung gezogen und angeschlossen hätten, ohne der Dorfleitung eine Erklärung dazu abzugeben. Die Villa würde einem reichen Libanesen gehören. Seine Leute hätten auch -zig Kokospalmen umgehauen, um den Zuweg zur Villa zu verbreitern.

Nun muss man Folgendes wissen: libanesische Familien haben den gesamten Import Autohandel in Lome fest in ihrer Hand. Tausende von Gebrauchtwagen werden wöchentlich in Lome angelandet und an der gesamten westafrikanischen Küste verteilt, ein Riesengeschäft. Diese Libanesen benehmen sich wie die Herrscher von Togo und kennen quasi keine Gesetze. Gibt es Probleme, wird die Sache mit politischen Beziehungen oder mit Geld klar gebogen. Selbst gegenüber den Ministern können sich diese Typen durchsetzen, die einzige Macht, die sie noch respektieren, ist der Präsident von Togo - warum wohl?

Allerdings könnten sie Konkurrenz bekommen, und zwar von den Chinesen, die sich wie Zecken in Afrika festgebissen haben und ihre Art von Ausbeutung des Kontinents betreiben.

So, und mit solch einem Typ haben wir es nun im Dorf zu tun. Wir beschlossen, Widerstand zu versuchen. Am Montag luden wir den Häuptling, versehen mit seinen Insignien der Macht, einem Hut mit Silberbeslag, ins Auto und fuhren zur obersten Behörde für „Energie-Angelegenheiten“ in Lome, um mit dem Behördenleiter zu sprechen. Mein Schwager wurde zum Sprecher des Häuptlings erkoren und damit auch des Dorfes, und wir drei Weißen aus Deutschland wollten, alleine durch unsere Anwesenheit, eine gewisse Rechtsstaatlichkeit rüberbringen.



Der Behördenleiter entpuppte sich als Frau, die sehr überrascht war, solch eine gemischte Delegation (Bild oben) in ihrem Büro zu empfangen. Nach dem Wechseln von Höflichkeitsfloskeln und Vorstellen der Anwesenden begann mein Schwager, in der Küstensprache *Ewe* unsere Beschwerde zu formulieren.

1. Seit Jahren hatte sich das Dorf um Anschluss der Elektrizität bemüht, bis endlich vor drei Jahren der Anschluss gelegt wurde. Allerdings wurden die Kosten so hoch angesetzt, dass sich das Dorf das gar nicht leisten konnte. Nur durch den Zusammenschluss von sechs Bewohnern wurde es möglich, darunter der Häuptling

und mein Schwager, dem Dorf den Zugang zum Strom zu ermöglichen.

2. Der Dorfälteste, das ist unser Häuptling, ist nicht informiert worden, dass eine neue Leitung mit derart hohem Verbrauch installiert worden war, zumal die Zuleitung nicht dafür ausgelegt ist.

3. Der neue Stromabnehmer verbraucht mehr als das gesamte Dorf, was ja auch kein Wunder ist, da eine Millionärsunterkunft mit Klimaanlage und diversen anderen Vorrichtungen sehr viel Strom verbrauchen würde. Die Leidtragenden wären die Dorfbewohner, und das könnte ja wohl nicht im Sinne der Behörde sein.

4. Es hätte bald einen Todesfall gegeben, denn einer der Anwesenden, mein Freund Udo, benötigt nachts ein Sauerstoffgerät, und wenn das Gerät aussetzt, besteht Lebensgefahr - so schlimm war es zwar nicht gekommen, aber Klappern gehört nun mal zum Handwerk!

Die Dame sah uns erschüttert an, griff zum Telefon und rief ihren technischen Leiter an, der ihr bestätigte, dass er gegen eine kleine Summe den Anschluss hat legen lassen und nur vergessen habe, ihr ihren Anteil zu übergeben, er das aber sofort nachholen wolle. Wir konnten das mithören, weil sie vergessen hatte, den Lautsprecher abzustellen. Als sie das bemerkte verfiel sie ins Französische, der Amtssprache, um uns mitzuteilen, dass ihr Technischer Leiter Unsinn rede und sie ihn sich noch vorknöpfen wolle, und dass sie sofort anordnen werde, dass eine stärkere oder eine doppelte Leitung ins Dorf gelegt werde, um das Problem zu beseitigen.

Nur den Libanesen vom Strom abzuhängen oder eine Kompensation zu den Kosten, die das Dorf bei der Errichtung der Elektrizitätsanlage hatte, zu verlangen, könne sie leider nicht nachkommen. Aber wir sollten uns keine Sorgen machen, in Kürze werde alles wieder wunderbar sein.

Wir verließen die unbestechliche Behördenleiterin mit gemischten Gefühlen, denn getraut hat ihr keiner, zu Recht, wie sich herausstellte. Es ist jetzt ein halbes Jahr vergangen, und nichts hat sich geändert. Die Libanesen saugen immer noch den Strom ab, und das Dorf leidet.

Ach, das hätte ich bald vergessen. Bei einem Dorffest hat der Libanese einen Hammel für die Bewohner gestiftet und sich für die freundliche Aufnahme als Mitbewohner bedankt. Für den Verlust von Kokospalmen und der mangelnden Stromleistung sei er leider nicht zuständig, dies ist Sache der zuständigen Behörden. Nach diesem Erlebnis mit der afrikanischen Bürokratie mussten wir uns erst mal stärken und suchten ein bayrisches Restaurant auf - falls der geneigte Leser sich noch an Strauss erinnerte Franz Josef

Strauss und seine Kumpel hatten auch einen Schlachtereibetrieb für bayerische Kühe und Schweine gegründet incl. der Zuchtbetriebe, die heute noch bestehen. Nur die Besitzverhältnisse sind mir unbekannt. Das Essen ist gut und teuer und wird auch viel von den sogenannten *Sugar-Daddys* mit Anhang frequentiert. Weiße Rentner mit jungen hübschen einheimischen Frauen, meist Franzosen, die ihre wesentlich höheren Renten als bei uns dort genüsslich verzehren. Das Restaurant liegt neben dem in Seefahrerkreisen weltweit als eines der besten Seemanns-Heime bekannten „Deutschen Seemanns-Heim“ - kennt jeder Taxifahrer und ist als Tipp gedacht, falls einer von Euch mal die Gelegenheit hat, Lome zu besuchen.



Nach einer weiteren erfolgreichen Angeltour hatten wir aber Lust auf Langusten, nur die konnten wir nicht fangen. Also nahmen wir unseren selbst geangelten Fang und begaben uns auf den Fischmarkt in Lome, um ein Tauschgeschäft Fisch gegen Langusten zu versuchen.

So einen Fischmarkt muss man gesehen haben: Bunt, voll, überall sind Wasserpflützen, und der Geräuschpegel durch das andauernde Palavern ist sehr hoch. Das daneben liegende Hafenbecken war voll von Piroggen, eine drangvolle Enge, und jedes reinkommende Boot musste sich richtig durchkämpfen, um seinen Fang anzulanden. Die Fische wurden in Körbe geschaufelt und zum Kai hochgeworfen, dort aufgefangen, in riesige Schüsseln gekippt und auf dem Kopf zu den Verkaufsplätzen getragen, wo sie in kleinen Portionen aufgeteilt an die Kunden teuer verkauft wurden. Wohlgemerkt: Fische nicht größer als 15 bis 20 Zentimeter.



Durch das Verhandlungsgeschick meines

Schwagers konnten wir einen Teil des Fisches gegen einen Korb voll springlebendiger Langusten eintauschen und hatten somit ein wunderbares Abendessen mit Eiweiß satt, zum Glück ohne Schock. Unser Aufenthalt in Togo näherte sich dem Ende, und unsere letzte Exkursion sollte über den Lac-Togo gehen. Diese riesige Lagune zieht sich in Ost-West-Richtung parallel zur Küste bis über die Grenze von Togo hinweg.



Wir wollten nach Togoville, der ehemaligen Hauptstadt zur Zeit der deutschen Kolonie. Wir stiegen an einer Fährstation in eine Pirogge und wurden über den See gestakt. Der See ist nicht tief. Das ganze Fährgeschäft wird noch, wie in alten Zeiten, in Holzbooten und per Hand erledigt. Mitten auf dem See gibt es eine geheimnisvolle Stelle, an der Menschen spurlos verschwinden, falls sie im Wasser sind. So erzählen es sich die Einheimischen. Und dieser Geschichte wollten zwei europäische Taucher nachgehen, und einer von ihnen sprang in voller Taucherausrüstung ins Wasser und war von da an verschwunden. Man fand ihn nicht wieder. Die Bevölkerung sah dies als Gottesurteil, und der Aberglaube zu diesem Unglücksort bekam nochmal einen richtigen Auftrieb.



In Togoville steht eine Wallfahrtskirche, zu der sich jedes Jahr eine riesige Menschenmenge aufmacht, um Maria anzube-

ten. Ein großes Wandgemälde zeigt Maria, wie sie an der Unglücksstelle über dem Wasser schwebt und den Prozessions-Teilnehmern auf den Piroggen den sicheren Weg über den See weist. Eine plausible Erklärung dieses unheimlichen Ortes ist eine unterirdische Verbindung zum Meer, weil der Landstreifen zwischen Meer und Lac aus Korallenuntergrund besteht und bei bestimmten Wasserständen eine starke Strömung entsteht, die Menschen ansaugt und in die Tiefe zieht. Von dem Glanz der ehemaligen Hauptstadt Togos ist nicht viel übrig geblieben. Ein paar alte verfallene Villen und die Kirche. Mit viel Phantasie konnte man sich das frühere Kolonialleben vorstellen. Wir fanden zum Glück eine Kneipe mit herrlich kaltem Bier und konnten auf einem verfallenen Steg sehen, der zum Besuch des vorletzten Papstes gebaut worden war und, sämtlicher Holzplanken beraubt, vor sich hin rottete.



Auf der Rückfahrt haben wir zwei Piroggenführer angestachelt, für eine Geldprämie - versteht sich - ein Rennen zu starten, und die Jungs haben sich richtig angestrengt, aber clever wie sie sind, waren beide gleichzeitig angekommen, und die Prämie war zwei mal fällig.

Als Resümee dieser Reise kann man sagen: Es war eine schöne Reise, vor allen Dingen wegen des engen Kontaktes zur einheimischen Bevölkerung. Viel geändert im Verhalten der Menschen hat sich nicht. Der Lebenskampf ist härter geworden, es gibt wesentlich mehr Menschen. Was die Korruption anrichtet, ist hier permanent zu sehen und zu spüren. Wenn sich das nicht gravierend ändert, werden die ansonsten sehr freundlichen und leidensfähigen Menschen eine nicht so gute Zukunft haben. Man sollte aber nicht mutlos werden, es gibt auch viele Ansätze, dass sich die Menschen selber helfen, um aus ihrer Misere herauszukommen. Wenn die richtige Politik auch von den dortigen Regierungen gemacht und die Ausbeutung durch andere Staaten abgewandt werden kann, wird es vielleicht noch etwas werden. Korruption ist ja auch bei uns und in der gesamten übrigen Welt ein undurchsichtiges Thema und nicht nur in Afrika!

Euer Thomas Marquardt

VON MEEREN UND AUS HÄFEN



Hafen in Danzig, F Henschel um 1910

ERLEBNISSE ALS SCHIFFSJUNGE IM JAHRE 1942
Auszug aus dem Informationsheft Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven 2/93 von: 1993 Hans Wölbing.

Bereits mit acht Jahren las ich Bücher, die von fernen Ländern, fremden Völkern und der Seefahrt handelten. Beim Schülerwettbewerb *Seefahrt ist Not* bekam ich für das Basteln eines Modellschiffes einen Preis des Landkreises Cottbus. Als ich dann meine Seefahrerwünsche der Berufsberatung am Arbeitsamt Cottbus vortrug, stieß ich aber auf rigorose Ablehnung. Nun denn, es gab auch andere Wege. Ich schrieb, mangels einer genauen Adresse, an das Seemannsamt in Hamburg und bat um Hilfe. Dort hatte man offensichtlich ein Herz für mich. Kurze Zeit danach erreichte mich ein Schreiben von der „Zentralstelle für Vorausbildung und Berufslehre in der Seeschifffahrt“ mit der Aufforderung, Bewerbungsunterlagen und den Nachweis meiner deutschen Staatsbürgerschaft einzureichen. Meine Eltern waren von der Ernsthaftigkeit meiner Absicht zur See zu fahren überrascht, hofften sie doch, dass ich wie mein Vater Schornsteinfeger werden würde.

Nachdem mein Vater seine Bedenken mit der Zentralstelle geklärt hatte, erhielt ich seine Einwilligung und Unterschrift für einen dreijährigen Lehrvertrag zum Matrosen in der deutschen Handelsmarine.

Im Frühjahr 1942, nach meiner Schulentlassung gerade 14 Jahre alt, kam die Aufforderung in der Schiffsjungenschule nach Stettin – Ziegenort zu kommen. Dort begannen wöchentlich mehrere Ausbildungskurse mit je 20 Jungen und einem Bootsmann als Lehrer. Untergebracht waren wir in einem großen Schlafsaal im Obergeschoss des Schulgebäudes.

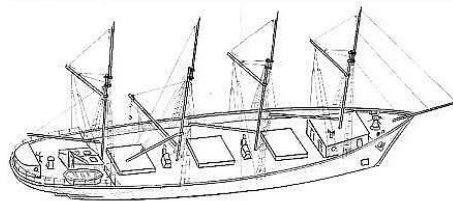
Jeder Tag begann nach dem Reinschiff mit dem morgendlichen Antreten in Dreierreihen, exakt auf den Vordermann ausgerichtet, vor der Schule zum Flaggenappell und zur Musterung durch den Schulleiter, Herrn Kapitän *Kurowsky*, oder den 1. Offizier.

Auf diesem militärisch anmutenden Aufmarsch folgte der Lehrbetrieb mit dem

Unterricht in Theorie und Praxis. Das waren das Auswendiglernen der Einteilung der Kompassrose in Viertelstrichen ebenso, wie deren rechnerische Umsetzung in die Gradeinteilung. Magnetismuslehre, Luken- und Ladegeschrir sowie Schiffs- und Maschinenkunde. Die Vermittlung von Kenntnissen über die Takelung von Seeschiffen sowie der Lichterführung und Ausweichregeln in der Seeschifffahrt. Flaggen-, Länder- und Meereskunde. Bootsdienst, d.h. der Umgang mit Rettungsbooten. Blasen an den Händen gab es gratis. Üben des Lichtmorsens und Winkens, des Knotens und Spleißens.

Die Freizeit nannte sich *Landgang*. Sonntags marschierten wir in geschlossener Formation und im Gleichschritt singend ins örtliche Kino und wieder zurück. Das Verlassen der Schulbereichs war verboten, wer erwischt wurde, musste umgehend nach Hause fahren.

Der Kurs endete mit einer Prüfung in Seemannschaft und Signaldienst. Zusammen mit drei weiteren Jungen meines Kursus, jeder 14 Jahre alt, wurden wir mit der Bahn nach Danzig geschickt. In Neufahrwasser, gegenüber der Westerplatte, lag unser Schiff, die *NORDWIND*, ein Viermastgaffelschoner.



NORDWIND gezeichnet von Hans Wölbing

Lärmend stürmten wir über die Gangway an Deck. Die Verschanzung mit längs laufender Nagelbank ragte so hoch, dass wir kaum hinübersehen konnten. Der drahtige Bootsmann mit einem goldenen Ring im Ohr und offensichtlich bereits im Rentenalter, schaute uns verdutzt und ungläubig an. Er wies uns das Logis an.

Auf dem Achterdeck erwartete uns in ziviler Haltung der Kapitän. Wir bauten uns in einer Reihe in strammer Haltung vor ihm auf und meldeten uns zum Dienstantritt an Bord. *Richard Peytsch* aus Bremen, ehemaliger Seeoffizier der Kaiserlichen Marine und Kapitän auf großer Fahrt, betrachtete uns belustigt. Nach der Begrüßung gab er uns zu verstehen, dass so ein martialisches Getue auf Handelsschiffen nicht üblich sei und wir uns ganz locker, wie normale Menschen und nicht wie Zinnsoldaten benehmen sollten.

Unser Schiff war eine Kriegsbeute und zuvor unter sowjetischer Flagge mit einer estnischen Mannschaft unter dem Namen *MERILIND* gefahren. Nun sollte das Schiff mit einer deutschen Besatzung wieder in

Fahrt gebracht werden. Das war im dritten Kriegsjahr ein Problem, denn die wehrfähigen Männer waren eingezogen, so dass die Handelsschifffahrt auf alte Seeleute und sehr junge Burschen, wie uns, zurückgreifen musste. Von uns Schiffsjungen wurde erwartet, dass wir wie Vollmatrosen auf einem segelnden Frachtschiff unseren Mann stehen werden.

Nach dieser Eröffnung mussten wir zum Seemannsamt. Dort trugen wir uns in die Musterrolle ein und bekamen nagelneue Seefahrtbücher. Wir waren nun Besatzungsmitglieder der sehr betagten, ganz aus massivem Eichenholz gebauten *NORDWIND*. Zurück an Bord, nahm uns der Bootsmann in seine Obhut. Dieser alte Seebär, ein versierter Fachmann und Lehrmeister, war wie ein Vater zu uns. Leicht hatte er es mit uns, dem Kindergarten, wie er zu sagen pflegte, nicht. Jeder Handgriff wurde von ihm vorgemacht, erklärt und war von uns gleich in praktische Seemannschaft umzusetzen. Er war immer und überall stets um unsere Sicherheit besorgt. Als lästig empfanden wir es, dass wir über alles Buch führen mussten. Das Ausbildungsberichtsheft wurde wöchentlich vom Kapitän abgezeichnet. Eines Abends geschah etwas ganz Grässliches. Nach Dienstschluss mussten wir unter Anleitung des Bootsmanns unsere Wäsche und Arbeitskleidung selber waschen. Zuhause hatte Müttern dafür gesorgt. Das war nun offensichtlich vorbei.

Nach einer Woche ungewohnt harter Arbeit war das Schiff seeklar, und es hieß endlich *Leinen los*. Die Fahrt währte nur kurz. Von Danzig nach Gotenhafen, etwa zehn Seemeilen. Die Distanz reichte aber, mir als erstem von uns die hohe Kunst des Steuerns eines Schiffes nach Kompass und Seezeichen beizubringen.

In Gotenhafen wurde Fracht übernommen. Zwei Jungen, die auch von Ziegenort kamen, wurden noch dazu an Bord aufgenommen, so dass wir nun mit sechs Decksjungen und einem alten Bootsmann an Deck *komplett* waren.

Dann kam der große Augenblick. Wir liefen zu unserer ersten Seereise aus. Doch Hochstimmung wollte nicht aufkommen. Zu anstrengend waren die vorangegangenen Tage gewesen. Keinen festen Boden unter den Füßen. Alles bewegte sich, nur meine Beine nicht. Mir war nach einiger Zeit hundeelend. Während des ersten richtigen Rudertörns in meinem Leben klammerte ich mich an das heftig ruckelnde Steuerrad und bemühte mich, das Schiff auf Kurs zu halten. Mein Abendessen hatte ich schon den Fischen übergeben, und nun verursachte der Petroleumgestank der Kompassbeleuchtung weitere Übelkeit. So hatte ich mir die Seefahrt eigentlich

nicht vorgestellt. Aber da muss man durch.

In der folgenden Zeit fuhren wir Frachten zwischen den Häfen Rönne, Libau, Windau, Riga und Gotenhafen. Kapitän *Peytsch*, vor dem Krieg auf weltweiter Fahrt, nannte unsere Seefahrt scherzhaft *Güternahmeverkehr*. Manchmal gestaltete sich die Übernahme bzw. das Löschen der Ladung umständlich, wenn von Landseite keine Kräne zur Verfügung standen. Dann musste mit bordeigenem Geschirr gearbeitet werden. Dazu wurden die Segel unter die Gaffeln gezurt, der jeweilige Großsegelbaum aufgetoppt und zum Ladebaum umfunktioniert. Die zugehörigen Ladewinden, mit denen wir auch die Segel setzten, wurden durch einzylindrige Glühkopfmotoren angetrieben. Die Kreuzmastwincsh zu bedienen war meine Aufgabe. Von den halbverhungerten sowjetischen Kriegsgefangenen, die als Ladungsarbeiter eingesetzt wurden, konnte diese Tätigkeit nicht erwartet werden. Den ganzen Tag so neben dem höllisch knatternden Ungetüm zu stehen - einkuppeln, hieven, stoppen, bremsen, auskuppeln, den Baum geien, umkuppeln, fieren, stoppen – das war schrecklich. Einmal vergaß ich beim Umkuppeln auf die Bremse zu treten. Die am Haken hängende Palette mit Wasserbomben rauschte nach unten auf den Plattenwagen. Alles ging in Deckung. Nur der aufsichtführende Obermaat der Kriegsmarine stand breitbeinig da und schaute mich nur kopfschüttelnd an. Von meinem Posten wurde ich aber nicht entbunden.

Nach mehr als vier Monaten an Bord waren wir überzeugt, auch mit den bevorstehenden Winterstürmen fertig zu werden. Bisher hatten wir guten Wind, aber kein schweres Wetter gehabt. Unsere gewachsene Seefertigkeit auf diesem Schiff zu beweisen, bekamen wir keine Gelegenheit mehr. In einer Nacht im (2.) Oktober 1942, wir befanden uns auf der Reise nach Riga querab von Kap Domesnäss, war ich auf Ausguck. In einem mir mehrere Nummern zu großen Wachgänger-mantel gehüllt, stand ich fröstelnd auf der Back, den Rücken gegen das Gangspil gestemmt, und startete in die Dunkelheit. In die gewohnte Begleitmusik, das Jaulen des Windes in der Takelage und das klatschende Rauschen der Bugwelle, mischte sich plötzlich das Tosen von sich brechenden Wellen. Diese Brandungsgeräusche zu melden, drehte ich mich um und sang die Wahrnehmung aus. Da wurde ich auch schon an Deck geschleudert. Ein fürchterliches Krachen und Knirschen unter mir, peitschendes Singen in der Takelage, das Schiff krängte leicht über und machte keine Fahrt mehr. Wir waren auf ein Riff ge-

laufen und saßen mit dem Vorschiff auf Unterwasserfelsen fest. Die Gischt der Brandung kam über die Back. Da bekam ich auch schon der Befehl, meinen Posten zu verlassen und die Freiwache an Deck zu holen. Doch die Jungs waren bereits von allein raus gekommen. Mit jeder anlaufenden See wurde unser Schiff angehoben und krachend wieder auf das Riff gesetzt. Jedesmal ging ein Höllenlärm durch Schiff und Takelage. Nachdem wir alles Bewegliche an Deck und in den Masten festgezurt hatten, versammelten wir uns auf dem Achterdeck. In der langsam ankommenden Morgendämmerung konnten wir in einigen Meilen den dem Kap vorgelagerten aber während des Krieges unbefeuerten Leuchtturm Kolgasrags ausmachen. Offenbar war unsere Strandung von der Küstenwache bemerkt und gemeldet worden, denn ein lettischer Bergungsschlepper hielt bereits auf uns zu, blieb aber in etwa einer Seemeile von uns entfernt beigedreht liegen.

Mit der Morselampe wurde uns mitgeteilt, dass ein Abbergen vom Riff nicht möglich sei, da der Schlepper in Gefahr geraten würde, aufzulaufen. Die Anzeichen mehrten sich, dass unser Schiff auseinanderbrechen würde. Kapitän *Peytsch* gab die Order, die Rettungsboot auszusetzen und die **NORDWIND** zu verlassen. Da das Boot nicht in Davids hing, musste zuerst der Besanbaum aufgetoppt und das Boot angehievt werden. Dann von der Luvseite an Steuerbord nach Lee zur Backbordseite und außenbords geeigt (geschwenkt) werden, und dann zu Wasser damit. Und das alles mit Muskelkraft ohne Glühkopfmotor. In das neben der Bordwand auf- und niedertanzende Boot sprang nun einer nach dem anderen hinein, zuletzt der Kapitän. Das war der Ernstfall, für den wir in Ziegenort beim Bootsdienst gedrillt worden waren: Setz ab, Fangleine los, klar bei Riemen und Ruder an. Weg vom Schiff und raus aus der Brandung.

Nach fast einer Stunde erreichten wir, pudelnass, durchgefroren und am Ende unserer Kräfte, den Bergungsdampfer. Nachdem wir an Bord geholt waren, die nassen Klamotten abgestreift und eine heiße Brühe getrunken hatten, gingen wir schlafen. Später wurden wir von einem Räumboot der Kriegsmarine übernommen und das brachte uns nach Riga, wo wir für einige Tage in einem Soldatenheim untergebracht wurden. Verpflegung fassten wir hinter einer aus Garderobenständern aufgestellten Abschirmung im nobelsten Restaurant der Stadt.

Auf dem Lloydampfer **ROBERT MÖHRING**, mit Hunderten verwundeter Soldaten von der Ostfront im Zwischendeck, fuhren wir nach Danzig zurück. Unterwegs sprach

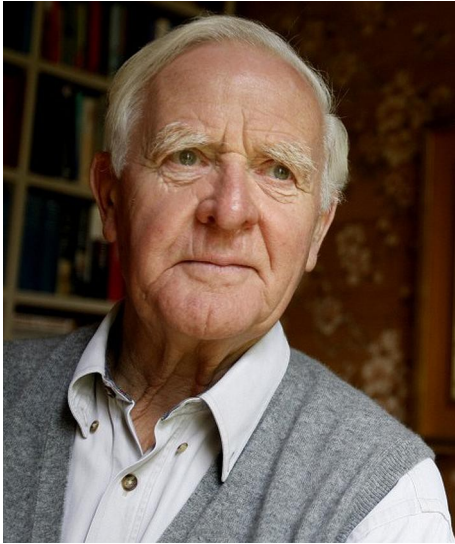
mich der Bootsmann dieses Schiffes an, ob ich nicht an Bord bleiben wolle. So verlockend dieses Angebot auch war, zur Erlangung eines Offizierspatentes war eine Segelschiffsfahrzeit von 20 Monaten vorgeschrieben, und die wollte ich zuerst hinter mich bringen.

In Danzig gab es Formalitäten zu erledigen: Abmusterung, Auszahlung der restlichen Heuer, Entgegennahme von Bezugs-scheinen für die verlorene Ausrüstung. Dann fuhr ich, um die Vermittlung auf ein anderes Schiff abzuwarten, erst einmal nach Hause in den Spreewald.

Im vollbesetzten Fern-D-Zug der Reichsbahn aus Dirschau kommend fand ich gerade noch einen Platz. Die Mitreisenden im Abteil musterten mich, den Jungen mit dem zusammengerollten Wachgänger-mantel unter dem Arm als einzigem Gepäck, ziemlich betreten. Es dauerte nicht lange, bis ein Feldgendarm von der militärischen Zugbegleitung erschien und meine Papiere zu sehen verlangte. Nachdem er diese geprüft und meine Geschichte gehört hatte, brach von Seiten der Mitreisenden eine Welle von Freundlichkeit über mich herein, die mir noch unheimlicher war, als die vorangegangene Ablehnung. Sogar eine Tafel Schokolade bekam ich geschenkt. Und schon wieder ein Stellenangebot: dieses Mal als Gehilfe an einer Segelsportschule in Bayern. Das ging natürlich auch nicht.

Im Sommer 1945, nach Krieg und Gefangenschaft, kam ich auf der Suche nach Arbeit nach Bremen-Vegesack. Dort takelte ich geraume Zeit die während des Krieges als Marineschiffe eingesetzten Logger wieder in Fischereifahrzeuge mit auf. Der Hunger zwang mich etwas zu suchen, wo es auch zu Essen gab. Darum musterte ich auf dem von mir mit aufgetakelten Logger **SPERBER** zum Heringsfang an. Am Ende der Saison, im Dezember 1945, bekam ich eine Zuzugsgenehmigung nach Bremen mit dem Recht auf Lebensmittelkarten etc., und Arbeit auf dem Schwimmkran **LANGER HEINRICH** der AG-Weser-Werft. Eine glückliche Fügung ließ *Richard Peytsch*, den Kapitän der **NORDWIND**, meinen Weg kreuzen. Er nahm mich, wie einen Sohn, in seine Familie auf. Mangels Platz in der Notwohnung, schlief ich auf dem Dachboden. Frau *Peytsch*, aus Bremerhaven stammend, verschaffte mir durch ihre Beziehungen eine Stelle als Netzmacher- und Motorenwärter-Praktikant bei der Fischkompany Nord, einer Kutterreederei im Fischereihafen von Wesermünde. Nachdem man mich für versiert genug hielt, musterte ich als Matrose und Motorenwärter auf dem Fischkutter **NORDSTERN** dieser Reederei an.

Quelle: seefunknetz.de



John le Carré (*1931), alias *David Cornwell*, ist ein englischer Romanschriftsteller mit weltweiter Millionenaufgabe. Diese (von der Redaktion gekürzte) Rede hielt er zur Preisvergabe für die Deutsch-Olympiade 2013 vor Studenten der Universität Oxford; s.a. S.23.

LIEBE BEIM ERSTEN HÖREN

Im Alter von 13 Jahren habe ich begonnen, Deutsch zu lernen. Heute würde ich mir wünschen, ich hätte mich früher dazu entschlossen. Und noch immer rätele ich, warum es Liebe beim ersten Hören war.

Ich hatte einen klugen ersten Lehrer. In einer Schule, die damals nicht eben für Sanftheit bekannt war, war Mr. King eine Seltenheit: ein freundlicher und intelligenter Mann, der sein altes Deutschland immer noch entschlossen liebte. Damals standen wir im Krieg mit Deutschland, sodass man nur zu leicht alles Deutsche hassen konnte. Aber Herr King ließ nichts davon zu. Hartnäckig arbeitete er stattdessen daran, uns mit der Schönheit der Sprache, ihrer Literatur und Kultur zu inspirieren. Eines Tages, so pflegte er zu sagen, wird das wahre Deutschland wiederkommen. Und damit hatte er Recht, denn jetzt ist es wieder da.

Warum war es für mich Liebe beim ersten Hören? Nun, zu meiner Schulzeit spielten nicht viele Sprachlehrer im Unterricht Grammophon-Platten vor, aber Mr. King tat genau das. Es waren alte Platten, sehr wertvoll für ihn wie für uns. Und was war auf ihnen zu hören? Die Stimmen von klassischen deutschen Schauspielern, wie sie frühe romantische Gedichte vortrugen. Die Platten waren ein wenig rissig, aber das war Teil ihrer Schönheit: *Du bist wie eine Blume – knack – So hold und schön und – knack – rein* (Heinrich Heine). Oder: *Bei Nacht im Dorf der Wächter rief – knack* (Eduard Mörike). Ich liebte sie. Und ich lernte erst, sie nachzuahmen, dann, sie zu rezitieren.

Ich liebte die Vorstellung, dass diese Gedichte und diese Sprache mein waren und fast niemandem sonst gehörten. Deutsch war damals kein beliebtes Fach, und sehr wenige meiner Schulkameraden konnten kein einziges Wort davon, wenn man von *Achtung und Hände hoch* absieht, das sie aus Propagandafilmen kannten. Es war kurz nach dem Krieg. Deutschland befand sich in einem schrecklichen Zustand, also ging ich in die Schweiz und studierte dort Deutsch, so intensiv ich konnte. So war es für mich kein Wunder, dass ich später beim Wehrdienst als Deutschsprechender nach Österreich geschickt wurde und dass ich nach der Armee weiter nach Oxford zog, um dort Deutsch erst zu lernen und dann zu lehren.

Später ging ich in den Auswärtigen Dienst, wo ich bei Treffen bedeutender Männer als Dolmetscher arbeitete. Ich wusste, dass ich dabei nicht nur Worte von einer Sprache in eine andere übersetze, sondern ganze Denkweisen.

Ich glaube allerdings nicht, dass ich je ein guter Dolmetscher war. Zum einen, weil ich nie eine Ausbildung dafür bekommen hatte. Zum Teil aber auch deshalb, weil ich irgendwie immer auf der Brücke zwischen den beiden Sprachen steckenbleiben schien. Das ist sogar noch heute so: Wenn ich gelegentlich gebeten werde, etwas zu dolmetschen oder zu übersetzen, bleibe ich immer noch auf dieser Brücke stecken. Warum? Erstens gibt es, wie jeder anständige Dolmetscher und Übersetzer weiß, so etwas wie die perfekte Übersetzung nicht. Von Anfang an haben die ernsthaften, engagierten Übersetzer sich darüber wund diskutiert, wie die Feinheiten von Bedeutungen in den herausragenden Gedichten, Dramen und Romanen zu verstehen sind – von internationalen Abkommen ganz zu schweigen.

Für diese endlose Uneinigkeit gibt es zwei Gründe. Erstens wissen diese Leute, dass herausragende Zeilen Poesie oder Prosa, die in ihrer ursprünglichen Sprache schön und tiefgründig sind, als Übersetzung immer nur ein Kompromiss sein können, ein Zweitbestes. Also verspürt selbst der beste Übersetzer am Ende seines Arbeitstages neben Triumph auch einen Verlust.

Aber es gibt noch einen weiteren Grund: Menschen, die das Glück haben, zwei Sprachen zu beherrschen, übersetzen natürlicherweise gar nicht. Wenn sie in der einen Sprache zuhören und sprechen, dann denken sie auch in ihr. Mental übersetzen sie überhaupt nicht. Sie bewohnen stattdessen eine andere Haut, verwenden ein anderes Paar Ohren, eine andere Zunge und wahrscheinlich sogar andere Gesichten und Gesichtsausdrücke – insgesamt ist es fast eine andere Identität. Für sie – für

die wahren Linguisten – gibt es also keine Brücke zwischen zwei Sprachen. Es gibt nur eine friedliche Koexistenz zwischen zwei Kulturen und Identitäten.

Wie wir alle wissen, kann man mit Deutsch auch Spaß haben. Man kann es necken, damit spielen, es auf den Arm nehmen. Man kann riesige eigene Wörter damit erfinden, die aber echte Wörter sind, einfach weil es möglich ist, z.B.: *Donaudampfschiffahrtskapitän*. Und wenn Sie genug davon haben, sich mit ungewöhnlichen zusammengehängten Nomen und Adjektiven zu beschäftigen, können Sie sich zur Erholung den makellosen Gedichten eines *Hölderlin*, eines *Goethe* oder eines *Heine* zuwenden. Dabei können Sie sich daran erinnern, dass die deutsche Sprache zu Höhen der Einfachheit und Schönheit aufsteigen kann, die aus ihr, jedenfalls für viele Sprachinteressierte, eine Sprache der Götter machen.

Sprechen wir jetzt über Sie, die Preisgewinner, die Olympioniken. Mit Ihrer sprachlichen Begabung werden Sie ein Deutschland entdecken, von dem erstaunlich wenige Briten irgendetwas wissen. Sie werden in der Lage sein, Regionen nach Stimmen und Charakter zu unterscheiden. Sie werden den Unterschied zwischen Nord und Süd hören und fühlen. Sie werden feststellen, dass Deutsche, genau wie Briten, die Herkunft auf der Zunge eingebrannt haben. Sie werden privilegierten Zugang haben zu der mächtigsten, aufregendsten und – zumindest für Briten – am wenigsten erforschten Nation. Sie werden einige der besten Europäer treffen, die es gibt, der idealistischsten, der bestinformierten, der liberalsten und der kultiviertesten. Und lassen Sie sich bloß nicht erzählen, die Deutschen hätten keinen Sinn für Humor. Wenn Sie wirklich Glück haben, dann werden Sie sich mit deutscher Literatur anfreunden. Dann werden Sie entdecken, dass viele der Autoren, die Ihnen bislang vielleicht wie unbezwingbare Berge vorkommen, in Wirklichkeit recht leicht zu meistern sind – und dass sich die Mühe allemal lohnt.

Und was werden Sie dem Deutschen im Gegenzug geben? Zum einen Ihre menschliche Neugier nach einer Nation, die manchmal glaubt, zu lange ohne Freunde gelebt zu haben. Für Sie ist der Krieg von 1939 bis 1945 so weit weg wie für mich die Schlacht von Waterloo. Die letzten Echos der antideutschen Stimmen, die sich in unseren britischen Zeitungen und Medien so lange breit gehalten haben, werden bald für immer verklungen sein. Sie aber werden die Erben sein und diejenigen, die unsere untrennbar miteinander verbundenen Kulturen genießen können.

ÖSTERREICHISCHE MARINE EHRT PETER TAMM



Oberst aD DI Prof. Karl Skrivanek verlieh an Prof. Peter Tamm das Goldene Marinekreuz VIRIBUS UNITIS mit Stern.

Photo: <http://www.marineverband.at/>

Für seine Verdienste um die österreichische Marinegeschichte hat unser Ehrenmitglied Prof. Peter Tamm, Vorstandsvorsitzender des Internationalen Maritimen Museums Hamburg (IMMH), die höchste Auszeichnung des Österreichischen Marineverbands (ÖVM) erhalten: das Marinekreuz VIRIBUS UNITIS (Mit vereinten Kräften) in Gold mit Stern. Dieses erinnert an das Seegefecht am 09. Mai 1864 bei Helgoland vor 150 Jahren: Damals kämpften österreichische und preußische Schiffe gegen die dänische Kriegsflotte. Heute ist es fast vergessen, dass die Habsburger eine bedeutende Marine hatten. Österreich erbte 1797 von Venedig dessen stolze Marinetradition. Um 1865 verfügte die Monarchie über 7 Panzerschiffe, 21 ungepanzerte Schraubendampfer, 11 Raddampfer und 11 Segelschiffe mit insgesamt über 750 Geschützen. Sie zählte damit zu den sechs großen Seemächten Europas. Im Internationalen Maritimen Museum Hamburg sind Exponate und Dokumente aus dieser Zeit ausgestellt.

Vor der Verleihung der Auszeichnung hatte der ÖVM am Hamburger Denkmal für die österreichischen Gefallenen der Helgoland-Schlacht von 1864 unterhalb der Palmaille in Altona einen Kranz niedergelegt. Für Ihren oftmaligen Einsatz bei diesem Gedenken wurde Frau S. Gottschalk mit dem Marinekreuz des ÖVM VIRIBUS UNITIS in Silber an der Damenmasche ausgezeichnet und Herr Prof. Dr. Helmut Grieser erhielt das Marinekreuz VIRIBUS UNITIS in Silber mit Stern.

VOR 150 JAHREN

Das Seegefecht bei Helgoland fand am 9. Mai 1864 während des Deutsch-Dänischen Krieges zwischen den Seestreitkräften Preußens und Österreichs einerseits und Dänemarks andererseits statt. Der österreichische Befehlshaber *Wilhelm von Tegetthoff* brach das Gefecht ab, als sein Flaggschiff in Brand geriet, und zog sein Geschwader in die neutralen Gewässer um Helgoland zurück, das zu Großbritannien gehörte. Das Gefecht endete mit einem taktischen Sieg der Dänen, aber es hatte keinen Einfluss mehr auf den Kriegsausgang. Am 12. Mai trat ein allgemeiner Waffenstillstand in Kraft. Dänemark hatte den Krieg verloren.

Dies war das letzte offene Seegefecht, das mit Holzschiffen ausgetragen wurde, und das letzte mit Beteiligung Dänemarks.

Der Deutsch-Dänische Krieg brach am 1. Februar 1864 aus. Am 26. Februar verhängte Dänemark eine Seeblockade gegen alle schleswig-holsteinischen und am 8. März auch gegen alle preußischen Häfen. Die Blockade wurde von der Schraubenfregatte *NIELS-JUEL* und später von der Schraubenkorvette *DAGMAR* erzwungen.

Um der dänischen Marine entgegenzutreten, war die preußische zu schwach. Darum entsandte der Bündnispartner Österreich ein Geschwader aus dem Mittelmeer unter Kapitän *Wilhelm von Tegetthoff*, die Fregatten *SCHWARZENBERG* und *RADEZKY* sowie das Kanonenboot *SEEHUND*. Anfang Mai erreichte das österreichische Geschwader die Nordsee. Preußen hatte ein kleines Geschwader unter Korvettenkapitän *Gustav Klatt* aus dem Mittelmeer zurückbeordert, das waren der Raddampfer *PREUSSISCHER ADLER* und die Kanonenboote *BASILISK* und *BLITZ*. Die beiden Geschwader vereinigten sich vor Texel.

Für den Schutz dänischer Handelsschiffe, das Aufbringen deutscher Schiffe und das Bekämpfen feindlicher Kriegsschiffe bildete Dänemark ein Nordseegeschwader unter Orlogskapitän *Edouard Suenson*, das waren die *NIELS-JUEL*, die *DAGMAR* und die Schraubenkorvette *HEJMDAL*. Nach der Ablösung der *DAGMAR* durch die Schraubenfregatte *JYLLAND* patrouillierte das dänische Geschwader in der Nordsee und erwartete die Österreicher.

Am 9. Mai näherte sich das dänische Geschwader Helgoland von Norden. Gegen 10 Uhr wurde ein Schiff, die britische Fregatte *AURORA* und unmittelbar danach weitere fünf Schiffe in Richtung Südsüdwest gesichtet. Die beiden Geschwader nahmen Kurs aufeinander, und gegen 13:15 Uhr eröffnete die *SCHWARZENBERG* das Feuer. Die Dänen erwiderten das Feuer erst bei deutlich geringerem Abstand.

Die Österreicher nahmen einen Kurs, um den der dänischen Schiffen zu kreuzen, woraufhin diese etwas nach Backbord abdrehen. Während die Kanonenboote zurückgeblieben, passierten die übrigen feindlichen Schiffe unter heftigem Beschuss in einem Abstand von etwa 1800 Metern. *Tegetthoff* wendete sofort, um zu verhindern, dass die Kanonenboote abgeschnitten würden. Mit Kurs Südwest ließen die beiden Geschwader danach unter starkem gegenseitigem Beschuss auf Parallelkurs. Während sich die *NIELS-JUEL* und die *SCHWARZENBERG* beschossen, konzentrierte sich das Feuer der *JYLLAND* und der *HEJMDAL* auf die *RADEZKY*. Die preußischen Kanonenboote waren zu weit entfernt, so dass ihr Feuer wirkungslos blieb. Als gegen 15:30 Uhr die *SCHWARZENBERG* Feuer fing, gab *Tegetthoff* das Signal zum Abbruch. Das österreichisch-preußische Geschwader zog sich im Feuerschutz der *RADEZKY* in die neutralen Gewässer britisch Helgolands zurück. Das dänische Flaggschiff, die *JYLLAND*, bekam zu diesem Zeitpunkt einen Treffer. Ihre Ruderanlage wurde beschädigt, und der Versuch der Dänen, den Gegner noch abzufangen, wurde abgebrochen. Die *AURORA*, von der aus das Gefecht beobachtet wurde, stand bereit, britisches Hoheitsgebiet zu verteidigen. Gegen 16:30 Uhr brach *Suenson* die Verfolgung ab. Das Seegefecht war beendet. Die Dänen zählten 14 Tote und 55 Verwundete, die Österreicher 32 Tote und 59 Verwundete. Die Preußen hatten keine Verluste.

Die Dänen warteten außerhalb der Hoheitsgewässer Helgolands, aber im Schutze der Dunkelheit zogen sich die österreichischen und preußischen Schiffe nach Cuxhaven zurück. Das dänische Geschwader wurde nach Kopenhagen zurückbeordert. Am 12. Mai trat ein Waffenstillstand in Kraft. Die Blockade war zu Ende und der Krieg entschieden. In Dänemark und in Österreich wurde das Ergebnis des Gefechts als Sieg gefeiert. Das dänische Geschwader wurde bei seiner Ankunft in Kopenhagen begeistert gefeiert. *Tegetthoff* zum Konteradmiral befördert. Ein Österreich-Denkmal an die Toten des Gefechts gibt es im Park bei der Palmaille in Hamburg-Altona, eine Österreichische Kriegsgräberstätte in Ritzebüttel/Cuxhaven, eine Gedenkplatte an die in den Hamburger Hospitälern verstorbenen österreichischen Land- und Seesoldaten bei der St.-Joseph-Kirche in Hamburg/St. Pauli und eine Erinnerungstafel in Helgoland auf dem Friedhof der Namenlosen auf der Düne. Die Fregatte *JYLLAND* ist heute ein Museumsschiff und kann in der dänischen Stadt Ebeltoft besichtigt werden.

Quelle: Wikipedia.org

SEEFÄHRERS ZEITLOSER MORDSSPASS



PIRAT ZU 12 JAHREN HAFT VERURTEILT

Im Oktober 2012 hatte das Landgericht in Hamburg zehn Seeräuber wegen der Entführung eines Frachters zu zwei und sieben Jahren Haft verurteilt. Nun fand der zweite deutsche Prozess gegen einen somalischen Piraten am Landgericht Osnabrück statt. Am 17. April 2014 hat es einen Piraten aus Somalia wegen Menschenraubes und besonders schwerer räuberischer Erpressung zu zwölf Jahren Gefängnis verurteilt.

Am 8. Mai 2010 wurde die unter der Flagge der Marshall-Inseln fahrende **MARIDA-MARGUERITE** einer Emsländer Reederei aus Haren (8505 BRZ / 4055 NRZ Produkten- und Chemikaliertanker mit Doppelhülle und IMO-II Klassifikation) auf dem Weg von Kandla im indischen Bundesstaat Gujarat nach Antwerpen in Belgien 120 Seemeilen südlich der omanischen Hafenstadt Salala von somalischen Piraten geentert und unter ihre Kontrolle gebracht. Die Piraten beschossen das Schiff mit automatischen Waffen und Panzerfäusten. Da sich nicht alle Mitglieder der 22-köpfigen Besatzung, unter ihnen 19 Inder, ein Ukrainer und zwei Männer aus Bangladesch, bei dem Überfall in einem Schutzraum in Sicherheit bringen konnten, sei ein militärisches Eingreifen zunächst nicht geplant, erklärte ein Sprecher der EU-Mission [EU NAVFOR Somalia – Operation Atalanta](#).

Am 9. Mai 2010 hielt der gekaperte Tanker Kurs auf Somalia. Am 25. Dezember 2010, fast acht Monate nach der Entführung, gaben die Piraten die **MARIDA-MARGUERITE** wieder frei. Sie erhielten nach eigenen Angaben ein Lösegeld in Höhe von 5,5 Millionen Dollar, das per Fallschirm auf das Schiffsdeck abgeworfen wurde.

Als der Tatverdächtige im April 2013 mit falschem Papieren in Deutschland Asyl beantragte, wurde er bei einem Routineabgleich seiner Fingerabdrücke in Gießen festgenommen. Deutsche Polizisten waren nach dem Freikauf zu dem Schiff gereist und hatten an Bord unter anderem Fingerabdrücke gesichert. Die Staatsanwaltschaft warf dem mutmaßlichen Mitglied

einer Piratenbande vor, die Beschaffung von Waffen, Booten, Personal, Lebensmitteln und Drogen mitfinanziert zu haben. Die Anklage lautete unter anderem auf erpresserischen Menschenraub und gefährliche Körperverletzung. Vor Prozessbeginn wurde ein erheblicher Aufwand betrieben. So wurden in den USA inhaftierte somalische Piraten verhört und ehemalige Geiseln aus Indien eingeflogen, die den Inhaftierten schwer belasteten. Anfang 2011 wurde bekannt, dass es bei der Entführung zu massiven Folterungen kam. So führten die Seeräuber Scheinhinrichtungen durch. Die Seeleute mussten 40 Minuten nackt in der Gefrierkammer des Schiffes ausharren, sie wurden mit Kabelbindern um die Genitalien und Plastiktüten über dem Kopf bis zum Erstickten gequält.

Die 10. Große Strafkammer am Landgericht Osnabrück sah es als erwiesen an, dass der 44-Jährige Angeklagte ein führendes Mitglied der Piraten war, die den Chemietanker **MARINDA MARGUERITE** vor vier Jahren vor der Küste Somalias entführten. Der Angeklagte habe an Bord zeitweise das Kommando geführt, erklärten die Richter. Auch an der Verteilung des Lösegeldes sei er maßgeblich beteiligt gewesen. Der Somalier räumte zwar ein, an der Kaperung beteiligt gewesen zu sein und die Geiseln bewacht zu haben. Er bestritt jedoch, Anführer der Piraten gewesen zu sein. Auch sei ihm nicht bekannt, dass die Besatzung misshandelt wurde.

Nach Angaben des Gerichts wurde die Besatzung der **MARINDA-MARGUERITE** durch Misshandlungen, Folterungen sowie Scheinhinrichtungen *grausam gequält*. So hätten die Piraten beispielsweise dem Kapitän dicht am Kopf vorbeigeschossen.

Die Osnabrücker Richter erklärten, dem Somalier konnte nicht nachgewiesen werden, dass er als sogenannter *Investor* den Überfall finanziert habe und bei der Vorbereitung und Kaperung beteiligt gewesen sei. Sie seien aber davon überzeugt, dass der Angeklagte die Folterungen zumindest hingenommen habe.

Das viel befahrene Seegebiet vor dem Bürgerkriegsland Somalia wird seit Jahren von Piraten bedroht. Zum Schutz der Schiffe patrouillieren dort Marineeinheiten aus diversen Ländern, unter anderem der EU. Die Zahl der Piratenüberfälle ging nach Angaben der EU NAVFOR in jüngster Zeit drastisch zurück. Sie fiel von 176 im Spitzenjahr 2011 auf sieben im Jahr 2013. In diesem Jahr gab es bislang zwei Angriffe. Ein Schiff und 50 Geiseln befinden sich demnach in Piratenhand.

Quelle: [Wikipedia](#)

PIRATERIE IN DER SEESCHIFFFAHRT

Piraterie ist so alt wie die Seeschifffahrt selbst, und bis heute hat sich wenig an der Vorgehensweise geändert. Diebstahl, Raub, Mord und Geiselnahme, um Geld zu erpressen, sind die klassischen Delikte von Piraten. Gewerbsmäßige Piraterie findet sich vornehmlich dort, wo der Küstenschutz schwach ausgebildet ist oder ein geordnetes Strafverfolgungssystem fehlt. Schwerpunkt dieser Kriminalität ist seit Jahren das Seegebiet vor der Küste Somalias, der Golf von Aden und das Arabische Meer bis in den Indischen Ozean. In diesem Bereich müssen sich deshalb Handelsschiffe mit eigenen Schutzmaßnahmen gegen Piraten sichern. Darüber hinaus bekämpfen Kriegsschiffe vieler Nationen Seeräuber, indem sie deren *Mutterschiffe* unschädlich machen oder Handelsschiffen zu Hilfe kommen. Deutschland beteiligt sich an der EU-Operation **ATLANTA** seit ihrem Beginn im Jahr 2008.

Verbesserter Eigenschutz der Handelsschifffahrt, vor allem die strikte Einhaltung der von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO (International Maritime Organisation) und der Industrie entwickelten *Best Management Practices*, wie auch der militärische Einsatz haben die Zahl der Entführungen von Handelsschiffen vor Somalias Küste 2013 im Vergleich zum Vorjahr fast halbiert.

Neben diesen Schutzinstrumenten hat sich als *letztes Mittel*, eine Attacke abzuwehren, der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord bewährt. Bisher brachen Seeräuber Angriffe sofort ab, wenn ihr Feuer auf ein Handelsschiff durch Warnschüsse erwidert wurde.

Zum Schutz der Seeleute und um eine Eskalation der Gewalt am Horn von Afrika zu unterbinden, muss die Staatengemeinschaft einen Rechtsrahmen mit einheitlichen Standards für den Einsatz der Sicherheitskräfte setzen. Im Mai wurden weitere Beschlüsse der IMO erwartet.

Zur Vorbereitung der Verhandlungen hatte die Bundesregierung zum Internationalen Transport Forum hochrangige Repräsentanten von Regierungen und Industrie nach Leipzig zu einem *Runden Tisch* eingeladen. Themen waren weitgehende einheitliche internationale Standards für den Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord von Schiffen und die Akkreditierung der Sicherheitsunternehmen. Und Festlegung der Waffen, die von privaten Sicherheitskräften auf See eingesetzt werden dürfen, sowie die Regelungen zur Akzeptanz der Mitführung von Waffen auf Handelsschiffen zur Piratenabwehr durch die Küsten- und Hafenstaaten.

Quelle: [BMVI](#)

DER CLOU TEIL II

Wer kennt die amüsante Ganoven Komödie „Der Clou“ (im Original: The String) von Regisseur George Roy Hill aus dem Jahr 1973 nicht, in der zwei Trickbetrüger, verkörpert durch Paul Newman und Robert Redford, einen raffinierten Plan entwickeln, um sich an einem Mafia-Boss zu rächen, der einen gemeinsamen Freund ermorden ließ. Mittels eines falschen Wettbüros wurde der Gangsterchef um einen großen Betrag erleichtert.

Im Oktober letzten Jahres nun gelang es belgischen Polizisten mit einem erfundenen Filmprojekt in einer, an sich schon filmreifen Undercover Operation, zwei führende somalische Piraten nach Brüssel zu locken.

Nachdem man über mehrere Monate ein Vertrauensverhältnis zu den beiden Männern aufgebaut hatte - einer von ihnen ist der Somalier Mohammed Abdi Hassan, er galt als einer der wichtigsten Piratenführer an den Küsten des Indischen Ozeans - waren sie bereit. Nach Angaben des Staatsanwaltes Johan Delmulle hatten die belgischen Polizisten dem Piratenchef weismachen können, dass sie einen Film über den berühmten Piraten Afweyne - das ist der Spitzname Hassans und bedeutet Großmaul - und dessen aufregendes Leben drehen wollten. Der Film sollte sein Leben als Pirat widerspiegeln. Ein Beratervertrag müsse aber in Brüssel unterzeichnet werden. Hassan sah darin kein Problem, flog von Nairobi in Kenia aus nach Brüssel - und wurde dort von einem Großaufgebot der Polizei erwartet und verhaftet. Die beiden Männer sollen nach Zeugenaussagen des zweiten Steuermannes der POMPEI eine zentrale Rolle bei der Entführung des belgischen Schiffes innegehabt haben.



Baggerschiff POMPEI

Am 18. April 2009 war das belgische Baggerschiff POMPEI auf dem Weg von Dubai nach Durban in Südafrika, etwa 185 km nördlich der Seychellen, gekapert und entführt worden. Das Schiff des international operierenden belgischen Baggerunternehmens Jan De Nul verschwand damals für 70 Tage und war gegen Zahlung eines hohen Lösegeldes wieder freigekommen. Die 10-köpfige Besatzung, darunter zwei Belgier, wurden nach dieser

langen Zeit und der Zahlung von 2 Millionen € freigelassen.

Ein erster in Belgien bereits verurteilter Pirat, der seinerzeit von der Besatzung eines belgischen Marineschiffs am Horn von Afrika verhaftet worden war, muss für 10 Jahre hinter Gitter. Ein zweiter auf den Seychellen ebenfalls wegen Piraterie verhafteter Somalier, dessen Fingerabdrücke mit den auf der POMPEI nach der Kaperung gefundenen übereinstimmten, wurde an Belgien ausgeliefert und zu neun Jahren Haft verurteilt.

Der Somalier Mohammed Abdi Hassan, auch als Afweyne bekannt, galt als einer der wichtigsten Piratenführer an den Küsten des Indischen Ozeans.

Die EU-Außenbeauftragte Catherine Ashton begrüßte die Festnahme als einen bedeutsamen Schritt im Kampf gegen die Piraterie. Dennoch seien Gruppen von Seeräubern weiterhin aktiv. Die EU wird deshalb in diesem Kampf nicht nachlassen, sagte ein Sprecher Ashtons.

Hassan und seinem Komplizen drohen nun 15 Jahre Haft für das Aufbringen des Schiffes und 30 Jahre wegen Geiselnahme. Sie wurden am Dienstag, dem 15. Oktober 2013, einem Haftrichter in Brügge vorgeführt.

Der Seefahrer fragt sich, ungläubig wie immer, kann ein Pirat soooo dumm sein?



Nun - Anfang Mai 2012 saß der Somalier im strahlend weißen Hemd noch in einem noblen Hotel im kriegszerstörten Mogadischu und trank Tee. Er und seine Männer, berüchtigt für ihre Überfälle im Indischen Ozean, haben Millionen Dollar Lösegeld erbeutet. Im UN-Bericht von 2012 heißt es, Hassan sei einer der einflussreichsten Anführer des Piratennetzwerkes Hoby-Harardheere.

Das ist vorbei, beteuerte der stämmige Somalier, und zog ein Dokument hervor, es soll aus dem Präsidialamt stammen und ihn als Verantwortlichen im Kampf gegen die Piraterie ausweisen. Er würde nun andere Piraten für einen neuen Lebenswandel gewinnen. Tausend junge Männer habe er schon dazu bewogen, die Seeräuberei sein zu lassen, sagt er. Ich habe Einfluss, ich mobilisiere die Gemeinden, die Geistlichen und die Frauen, die Männer vom Meer fern zu halten.

Bis zu 3.500 km vor der somalischen

Küste wüteten die Piraten in den vergangenen Jahren im Indischen Ozean. Einer Berechnung der Weltbank zufolge wurden seit 2005 mindestens 315 Millionen Dollar Lösegeld bezahlt - eine kleine Summe im Vergleich zu den 18 Milliarden Dollar, die die Piraterie die Weltwirtschaft jährlich kostet. Einer der Großen auf Somalias Gewinnerseite soll Afweyne, der Abschau des Meeres, gewesen sein.

90% von dem, was in Somalia zu hören ist, stimmt nicht, entgegnet der Geläuterte und lacht darüber, dass er als gefährlicher Bandit gilt: Das heißt nicht, dass ich nichts damit zu tun hatte. Nachdem ausländische Fischfangflotten nach dem Sturz von Diktator Mohammed Siad Barre 1991 und dem anschließenden Bürgerkrieg die somalischen Fischgründe geplündert und damit auch sein Fischereiuunternehmen ruiniert hätten, sei er Seeräuber geworden und sagt: Das war legitim, weil es damals keine Regierung gab und wir wie Waisenkinder ohne Vater waren.

Er war 2008 am Überfall auf den saudischen Supertanker SIRIUS STAR beteiligt, für dessen Freigabe mehrere Millionen Dollar bezahlt wurden, und für Angriffe auf die Schiffe mit Nahrungsmittelhilfe für die darbenende Bevölkerung. Sein Sohn gilt auch als gefürchteter Piratenführer.

Seit Marineschiffe unter dem Kommando von EU, China, Russland und den USA am Horn von Afrika patrouillieren, sank die Zahl der Angriffe von 2011 bis 2012 nach Angaben der Mission EU NAVFOR um 80%. Die Patrouillen haben viel Gutes bewirkt, aber wir brauchen auch an Land Anstrengungen, sagt Afweyne. Damit aus Piraten wieder Fischer, Bauern oder Händler werden könnten, müssten Alternativen geboten werden.

Kritiker warfen Afweyne vor, er habe dem Piratentum nur abgeschworen, um das erbeutete Geld nun investieren zu können. Andere vermuten, der Vorwurf seines Clans, die Piraten schadeten dem Ruf Somalias, sei ihm zu Herzen gegangen. Im vergangenen Jahr erhielt er angeblich einen Diplomatenpass - als Anreiz, seine Seeräubermanschaft zu befrieden.

Unabhängig von seiner Motivation, Afweynes Einfluss schien wichtig, denn die somalische Regierung hat keine Kontrolle über die Regionen, von denen aus die Piraten operieren. Die Überfälle sind rückläufig, doch die somalischen Gewässer gelten noch immer als äußerst gefährlich. Einige Seeräuber verdienen ihr Geld nun mit Entführungen und Überfällen an Land. Andere schlossen sich Afweynes Initiative an, fordern jedoch konkrete Unterstützung. Viele aus seiner ehemaligen Mannschaft seien nun arbeitslos, sagte der frühere Piratenkapitän Abdullahi Abdi.

WOLKEN GEHEN, WO PFLANZEN STEHEN



Nebel und Wolken bilden sich, wenn die Luft feine Partikel enthält, an denen sich die Feuchtigkeit der Luft niederschlagen kann. Auch im Regenwald sind solche Aerosolpartikel als Regen-, Wettermacher aktiv. Bisher nahm man an, dass die Partikel dort in den meisten Fällen aus rein organischem Material bestehen und durch chemische Reaktionen von Gasmolekülen in der Atmosphäre gebildet werden.

Wie das Max-Planck-Institut für Chemie berichtet, werden von den Pflanzen und Pilzen des Regenwalds aber auch feinste Partikel von Kaliumsalz abgesondert, die als Kondensationskerne wirken, an denen sich dann organische Moleküle anlagern können. Das Ökosystem sorgt also selbst bis zu einem gewissen Grad für seine eigenen Umweltbedingungen. Das kann man als Selbsthilfe verstehen.

Offenbar haben die Pflanzen vom einfachen Moos bis zum Urwaldriesen am Amazonas die Möglichkeit, in die Temperaturregulation der Atmosphäre einzugreifen, wie ein internationales Forscherteam berichtet.

Wenn es wärmer wird, so erklärt Ari Asmi von der Universität Helsinki, geben die Pflanzen vermehrt flüchtige organische Substanzen in die Umgebung ab, und er erwähnt: Der Geruch des Waldes besteht aus diesen Gasen.

Diese Stoffe werden in der Luft sehr schnell oxidiert und gehen dann Bindungen mit den Aerosolen ein. Die Aerosole, die vom Wind aufgewirbelt oder von Fabriken freigesetzt werden, können also auch von Pflanzen selbst stammen. Die Aerosole, weiter vergrößert durch die von den Pflanzen ausgestoßenen Stoffe, wachsen zu Kondensationskeimen heran, die für die Wolkenbildung mit verantwortlich sind. Und wenn mehr Wolken die Sonneneinstrahlung daran hindern, zur Erdoberfläche vorzudringen, dann bedeutet das auch, dass es auf der Erdoberfläche kühler bleibt.

Eine solche Ursachenkette, die eine negative Rückkopplung genannt wird, bremst die ursprünglich zu erwartende Erwärmung über etliche Zwischenschritte teilweise aus. Die Wirkung über Regionen, in denen es viel Wald gibt, kann bis zu 30%

sein. In Gegenden wie Finnland, Kanada oder Sibirien kann das eine Überhitzung deutlich bremsen. Ganz abgesehen davon, dass die Pflanzen so zu einem wohltuenden Regenguss selbst mit beitragen.

Immerhin haben die Hälfte aller Partikel, die als Kondensationskeime für Wolken wirken, ihren Ursprung in den Emissionen der Pflanzen, berichten die Forscher in Nature Geoscience online.

Weil aber die Wolkenbildung noch wenig verstanden ist und in den Klimasimulationen deswegen nicht korrekt modelliert werden kann, ist der Beitrag der Pflanzen bei der Bildung der Wolkenkeime und damit auf die Klimaveränderung nicht unwichtig und muss verstanden werden. Um den Beitrag der Pflanzen zu verstehen, haben die Forscher Daten von elf Messstationen ausgewertet: je eine in Afrika und Asien, zwei in Nordamerika und sieben in Europa, davon zwei in Deutschland, eine auf dem Hohen Peißenberg und eine im sächsischen Melpitz.

In den Regionen gemäßigten Klimas zeigten die Messungen, dass die Dichte der Kondensationskeime in der Grenzschicht zwischen oberflächennaher und darüber liegender freier Atmosphäre, der Troposphäre, mit der Temperatur anstieg. Die Grenzschicht selbst, die ungefähr 1,5 bis 2 km in die Höhe reicht, hängt aber ihrerseits von der Temperatur am Erdboden ab, was die Messungen erschwert.

REIN&RAUS - VOM KARTOFFELACKER

Am 17.05.2013 ist das im Rahmen der Energie-Einspar-Verordnung, EnEV 2009, beschlossene Verbot von Nachtspeicherheizungen aus den Zeiten der zurückliegenden großen Koalition mit den Stimmen von CDU/CSU und FDP im Bundestag gekippt worden. Dieses Ökostrom Speicherprojekt erscheint dem staunenden Seefahrer nun wie folgt begründet:

Bisher waren elektrische Nachtspeicheröfen als umweltschädigende Stromfresser verpönt. In Zukunft, demnächst durch moderne Regeltechnik aufgepeppt, sind sie flexible Energiespeicher, die dazu genutzt zu werden überschüssigen – doch wohl eher überflüssigen – aber durch die EEG Pflichtumlage meistgeförderten, doch naturgemäß stark schwankenden Strommengen aus Windkraftwerken zu verheizen.

Der plietsche Seefahrer summt bei dem Gedanken an einen Speicher nur leise schmunzelnd vor sich hin:

*Ein Windkraftwerk erzeugt besessen wild
Strom aus Wind, der dann überquillt.
Und nun hinein mit ihm in jenen Ofen.
Dass der da niemals wieder rauskommt,
das glauben nun die zählenden Doofen.*

DIE CLAW HYPOTHESE

Im Jahr 1987 postulierten Robert Charlson und Kollegen¹, dass das Phytoplankton der Weltmeeren durch die Produktion von Dimethylsulfid (DMS) eine regulierende Rolle im Klimasystem einnimmt.

Die CLAW-Hypothese, so nach den Anfangsbuchstaben der Urhebernamen genannt behauptet, dass eine Temperaturänderung auf der Welt, z.B. durch die globale Erwärmung, das Phytoplankton (*Coccolithophoren*) dieser Änderung entgegen wirkt. Die Vorstellung der Autoren ist, dass bei höherer Temperatur mehr Phytoplankton heranwächst und damit mehr DMS in die Atmosphäre abgegeben wird. Der Anstieg der DMS-Konzentration in der Atmosphäre wiederum führt zu einem erhöhten Ausfall von Sulfat-Aerosol. Dieses Aerosol bildet Wolkenkondensationskeime und die Wolken reflektieren einen Teil der wärmenden Sonnenstrahlung zurück in den Weltraum, so dass es unter den Wolken kühler bleibt und der mögliche Temperaturanstieg teilweise abgefangen wird. Die CLAW Hypothese ist ein Beispiel für eine negative Rückkopplung, bei der Mechanismen der Ursache einer Änderung entgegen wirken und der Ausgangszustand weitgehend erhalten bleibt.

Alle wissenschaftlichen Studien, die bislang zu dieser Hypothese durchgeführt wurden, belegen, dass Sulfat-Aerosole eine wichtige Rolle in der Kontrolle des Klimasystems einnehmen. Modellrechnungen bestätigen, dass sie eine Abkühlung bewirken. Eisbohrkerne, die Auskunft über das Klima der Vergangenheit geben, zeigen, dass sich die Mengen an Sulfat-Aerosol parallel mit dem klimatischen Zyklus von Eiszeiten und Warmzeiten verändert haben. Jüngere Studien zeigen, dass ein Zusammenhang zwischen der DMS Emissionen und der Anzahl der Wolkenkondensationskeime (CCN) in der Atmosphäre besteht. Außerdem, dass ein Anstieg der Oberflächentemperatur des Ozeanwassers einen Anstieg der DMS Konzentration in der Luft zur Folge hat.

Somit existiert ein Belege dafür, dass einige Schritte der CLAW-Hypothese richtig sind. Doch schwierig ist noch die Quantifizierung diese Vorgänge, um sie in Klimamodelle zu integrieren.



¹) R. Charlson, J. Lovelock, M. Andreae and S. Warren (1987). Oceanic phytoplankton, atmospheric sulphur, cloud albedo and climate. Nature, 326, 655-661.

DAS KLIMA LIESS SIEDLER SCHEITERN

Die ersten europäischen Siedler reisten anfangs des 17. Jahrhunderts nach Süd-Afrika und erreichten ein Gebiet mit europäischem Klima, denn das Kap ist genau so weit vom Äquator entfernt wie Europa. Aus diesem Grund war es für die Siedler angenehm genug am Kap, um Ackerbau und Viehzucht zu betreiben. Um das Land für ihren eigenen Vorteil nutzen zu können, verdrängte man die afrikanischen Ureinwohner.

Nach 1830 zogen die holländischen Siedler weiter ins Landesinnere vor, wo die klimatischen Verhältnisse aber ganz anders waren. Ihr Ziel war es, neue Länder zu erforschen und für sich zu beanspruchen. Ihre Gewehre waren dabei ihre ständigen Begleiter und ein Merkmal ihrer technischen Entwicklung. Die holländischen Trecker betraten unerforschtes Gebiet, wodurch sie sich unbekanntem Gefahren aussetzten.

1838 geschah das Unerwartete. Die Trecker wurden vom afrikanischen Volk der Zunu überfallen, welches zu dieser Zeit einen hochentwickelten Staat bildete. Sie waren eine mächtige Gesellschaft, die über die benachbarten Völker herrschte. Dies wollten die Trecker nicht über sich ergehen lassen, weswegen sie sich im selben Jahr zur Wehr setzten.

1838 kam es zur Schlacht zwischen Zunu und Trecker. Obwohl die Zunu zahlenmäßig weit überlegen waren, wurden sie durch die waffentechnologische Überlegenheit der Trecker vernichtet. Mithilfe der Gewehre verübten die Trecker ein Massaker.

Die industrielle Revolution sorgte dafür, dass man eine weitere noch effektivere Waffe erfand, das Maschinengewehr. Diese Waffe sorgte für die endgültige Chancenlosigkeit der afrikanischen Völker, was von den Siedlern auch schamlos ausgenutzt wurde. Doch obwohl die Siedler keine Probleme mehr beim Unterwerfen der afrikanischen Völker hatten, entstanden neue Probleme: Aufgrund der klimatisch anderen Bedingungen konnten Viehzucht und Ackerbau keine Alternativen für die Siedler mehr sein. Außerdem gab es in diesen tropischen Gebieten Krankheiten, die die Siedler zusätzlich weit mehr belasteten, als die Eingeborenen. Darauf waren sie nicht eingestellt. Das tropische Klima mit seinen anders gearteten Krankheiten, an die die Siedler nicht angepasst waren, war somit der Hauptgrund für das Scheitern der Siedler.

<http://www.denktag.de/aufbrechen/international/rassismus-waehrend-des-kolonialismus/>

SEELSORGE PER SHUTTLE-SERVICE

Es war vor dreizehn Jahren, da stand es am 26. Juli 2001 in der Welt, dass unser Kamerad, der katholische Pfarrer *Johannes Bieler* von der Mission "Stella Maris" in Bremen Seeleute mit einem Wohnmobil betreue. Das Danziger Seeschiff druckt diesen Artikel hier zur Erinnerung an unseren Anfang Juli d.J. in Hude verunglückten Kameraden ab:

Fünf Uhren hängen nebeneinander in der katholischen Seemannsmission "Stella Maris" im Überseehafen Bremen. Sie zeigen die aktuellen Ortszeiten in Honolulu, Rio, Murmansk und Manila an. Für die mitteleuropäische Zone hat sich Pfarrer *Johannes Bieler* nicht etwa Bremen, Berlin oder Hamburg gewählt, sondern Danzig. *Nicht ohne Grund*, sagt der Geistliche, der in diesem Monat sein 24. Dienstjubiläum gefeiert hat. Denn in Danzig ist er geboren und aufgewachsen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg – *Johannes Bieler* war gerade zehn Jahre alt, als seine Familie vertrieben wurde – lebte er in Gronau an der niederländischen Grenze. Es folgte das Abitur und schließlich das Theologiestudium in Münster und Freiburg. *Während des Studiums bin ich das erste Mal mit einer Seemannsmission in Kontakt gekommen*, erzählt *Bieler*. Der frühere Erzbischof von Köln, Kardinal *Joseph Höffner*, war es, der dem jungen Studenten damals vorschlug, sich für die Seeleute zu engagieren. Zuerst verschlug es *Johannes Bieler* nach Hamburg. Fasziniert von den unterschiedlichen Menschentypen, mit denen er tagtäglich zu tun hatte, blieb er dem Maritimen treu. *Vielleicht lag es auch daran, dass ich selbst aus einer Hafenstadt stamme*, sagt *Bieler* mit einem Augenzwinkern.

Seine nächste Station war direkt auf See. Bei der Bundesmarine betreute *Johannes Bieler* die Seeleute auf den Fregatten, Versorgungsschiffen oder Landungsbooten. Häufig wurde er auch bei der Nato eingesetzt und lernte dabei viele Soldaten anderer Nationen kennen, die sich dem westlichen Verteidigungsbündnis angeschlossen hatten. *Während dieser Zeit war ich viel unterwegs*, sagt *Bieler*. Angelaufen wurden Hafenstädte rund um den Erdball – egal ob Hongkong, Rotterdam oder New York. Für die Seeleute nicht immer eine einfache Zeit. *Das Schlimmste ist, dass man sich auf einem Schiff nicht aus dem Wege gehen kann*, erklärt der Geistliche. Auf engstem Raum sind die Menschen dort 24 Stunden am Tag zusammen und sehen immer nur die gleichen Gesichter. Vollgepackt sind die Schiffe mit Waffen und Maschinen. *Und in der Ritze lebt der Mensch*, erzählt *Bieler*. Als Bordpfarrer

sei er eine Art Müllschlucker für die Probleme der Besatzung gewesen. Gut gemeinte Ratschläge sind da fehl am Platze, so *Bieler*. *Die meisten wollten einfach nur reden, von sich erzählen. Bieler's christliche Maxime: Der liebe Gott hat uns schließlich zwei Ohren und nur einen Mund gegeben.*

Heute ist *Johannes Bieler* in der Hansestadt Bremen aktiv. Von hier aus betreut er Seeleute, die mit ihren Schiffen in Bremen, Brake oder Nordenham einlaufen. Viele Russen und Ukrainer sind dabei. Sie machen die größte Gruppe aus, klärt der Pfarrer auf. Und obwohl *Bieler* damit begonnen hatte, Russisch zu lernen – miteinander gesprochen wird immer noch auf Englisch. *Das beherrschen auch die Russen mittlerweile sehr gut*, so der Geistliche. Eine weitere große Gruppe, die er betreut, sind Philipinos. Die Konfession ist *Johannes Bieler* gleich, menschlichen Beistand erhalten alle bei ihm, die ihn benötigen. *Ich weiß nie, ob jemand getauft ist*, sagt der Leiter der Seemannsmission "Stella Maris".

Am heutigen Tag hat der Geistliche einen gewichtigen Grund zum Feiern. Für eine knappe halbe Million Mark hat sich die Bremer Mission ein neues Shuttle-Mobil namens *Speedy 2* angeschafft. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen elf Meter langen Truck, mit dem *Bieler* Seeleute direkt von der Pier abholen kann. Im Inneren: ein Club- und ein Besprechungsraum. Auch die Internationale Transportarbeitergewerkschaft ITF hat sich an der Finanzierung beteiligt, freut sich der Pfarrer. Mit dem neuen Wohnmobil fährt *Bieler* die Seeleute zum Einkaufen oder bringt sie für ein paar Stunden in die Mission, gleich gegenüber vom zugeschütteten Überseehafen. *Viele sind froh, wenn sie für einige wenige Stunden nicht aus einem Bullauge, sondern aus einem eckigen Fenster nach draußen blicken*, lächelt der gebürtige Danziger. Hier in der Mission bietet er seinen ausländischen Gästen mit Pool-Billard, Dart und internationalem Satellitenfernsehen ein wenig Abwechslung vom Alltag. Und eine gehörige Portion Menschlichkeit.



Hecker, Ehrenmitglied Prälat *Joh. Bieler*

VEREINSMITTEILUNGEN & SEEPOST



AUS SEEFAHRERS BASTELKISTE

Im Folgenden wird die pragmatische Dimensionierung eines optimierten Musters lichtdurchlässiger und nicht lichtdurchlässiger Streifen bzw. Quadrate beschrieben, um einen Doppelspat Kristall als Sonnenstein zu verwenden.

von H. Behrent

Ein Muster aus abwechselnd lichtdurchlässigen und nicht lichtdurchlässigen parallelen Streifen oder auch aus schachbrettartig angeordneten lichtdurchlässigen und nicht lichtdurchlässigen Quadraten auf der dem Himmel zugewandten Fläche eines Doppelspat-Kristalls erscheint mir optimal, um ihn als *Sonnenstein* zur Ausrichtung an der natürlichen Polarisation des blauen Tageslichts mit bloßem Auge zu benutzen, und um damit die azimutale Richtung zur Sonne zu bestimmen.

Im Folgenden beschreibe ich die Bestimmung der optimalen Streifenbreite bzw. der optimalen Kantenlänge der Quadrate eines Musters lichtdurchlässiger und nicht lichtdurchlässiger Flächenabschnitte für eine bestimmte Fläche eines frei gewählten Doppelspat-Kristalls beliebiger Größe, um ihn als *Sonnenstein* herzurichten.

Typischerweise stehen jede fünfte und /oder zehnte Linien am Rand eines Bogens Millimeterpapier deutlich sichtbar in den Randbereich hinein, wie in der Abb.1 am linken und oberen Rand zu sehen. Der für die Anwendung als Sonnenstein gewählte Doppelspat-Kristall ist mit der Fläche, die dem vom Himmel einfallenden Tageslicht zur Bestimmung der Richtung zur Sonne zweckmäßigerweise zugewandt werden soll, auf dem Millimeterpapier, wie in der Abb.2 gezeigt, zu platzieren. Zudem ist der Kristall auf dem Papier dann noch so auszurichten, dass sich die beiden sichtbaren Abbildungen der blauen waagrechten Linien, die durch den Kristall zu sehen sind, aufeinander zu liegen kommen.

Im hier vorgestellten Beispiel sind dann, in der Ecke oben links, drei in den Randbereich hinein stehenden Linien zu sehen, eine blaue Linie nach links und zwei rote nach oben; Abb.2.

Der Abstand zwischen den zwei Abbildungen des Millimeterpapiers, die durch den Doppelspat zu sehen sind, entspricht dem Abstand der beiden roten Linien, die nach oben in den Rand der linken Ecke hinein stehen. Er entspricht der optimalen Breite der Streifen bzw. Quadrate des Musters abwechselnd lichtdurchlässiger und nicht lichtdurchlässiger Zonen auf der Kristallseite, die auf dem Millimeterpapier aufliegt, um den Kristall als *Sonnenstein* zu benutzen.

Um die optimale Breite auf dem Millimeterpapier genauer abzulesen ist zusätzlich ein schwarzer Keil, mit einer Steigung von 1:10, an die äußere rote Linie auf der linken Seite angelegt. Mit seiner Hilfe wird die Ablesegenauigkeit um den Faktor zehn erhöht (*Noniuseffekt*). Das geschieht wie folgt:

Der gewählte Doppelspat-Kristall ist, wie zuvor beschrieben, auf dem Millimeterpapier über der Keilspitze zu orientieren. Durch den Kristall können dann zwei Abbildungen des Keils beobachtet werden. Der Abstand zwischen den beiden Abbildungen der Keilspitze an der oberen blauen Linie und dem darunter liegenden Schnittpunkt zwischen den beiden Keil-Abbildungen ist der zehnfache der optimalen Breite des Muster lichtdurchlässiger und nicht lichtdurchlässiger Zonen, um den Kristall als *Sonnenstein* bestmöglich einzurichten. Die Orientierung des Musters auf der Kristallfläche hat parallel zu den Doppelbildern zu erfolgen. Mit eine Lupe kann bei dünnen oder kleinen und dünnen Kristallen eine Feinjustage der Kristallausrichtung auf dem Millimeterpapier und die genauere Bestimmung des Schnittpunktes beider Keilabbildungen wesentlich erleichtert werden.

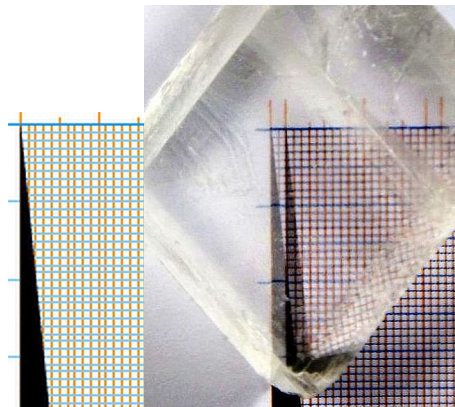


Abb. 1

Abb.2

Weitere Hinweise sind auch in folgenden Artikeln im DANZIGER SEESCHIFF zu finden:

Nr. 25, Seite 15,

DER SONNENSTEIN IN AKTION

Nr. 26, Seite 16,

AUS SEEFAHRERS BASTELSCHAPP

FÜR DIE ZUKUNFT IM ALTER PLANEN!

Oder, wie man die Polizei ruft, wenn man alt ist und nicht ernst genommen wird!

George Phillips, ein älterer Herr aus Meridian im US-Bundesstaat Mississippi, war gerade auf dem Weg ins Bett, als seine Frau ihn darauf aufmerksam machte, dass sie vom Schlafzimmerfenster aus sehen konnte, dass er das Licht im Gartenschuppen angefasst hatte. *George* öffnete die Gartentür, um das Licht im Schuppen auszuschalten, sah dann aber, dass im Schuppen Einbrecher waren.

Er rief die Polizei an, wo man ihn fragte, ob jemand bei ihm im Haus wäre. Er sagte: *Nein, aber da sind Einbrecher im Gartenschuppen und sie sind gerade dabei, mich zu bestehlen*. Der Polizist sagte: *Alle Einsatzwagen sind gerade beschäftigt. Schließen Sie Ihre Türen ab, wir schicken dann jemanden vorbei, sobald jemand verfügbar ist*. *George* sagte: *Okay!* Er legte auf und zählte bis 30. Dann rief er wieder bei der Polizei an.

Hallo, ich habe eben bei Ihnen angerufen, weil gerade Einbrecher Sachen aus meinem Schuppen stehlen. Sie brauchen sich jetzt nicht mehr darum zu kümmern, denn ich habe sie eben erschossen. Und er legte auf.

Keine fünf Minuten später trafen sechs Einsatzwagen der Polizei, ein Sondereinsatzkommando, ein Hubschrauber, fünf Löschwagen der Feuerwehr, ein Rettungssanitätär und ein Krankenwagen am Haus der *Phillips* ein und erwischten die Einbrecher auf frischer Tat.

Einer der Polizisten sagte zu *George*: *Sie haben doch gesagt, Sie hätten sie erschossen!* *George* antwortete: *Sie haben doch auch gesagt, es wäre niemand verfügbar!*

Diese nette Geschichte, die seit mehreren Jahren wiederholt ihre Runde in den USA Netzwerken macht und nun auch bei uns endlich angekommen ist, mag letztendlich erfunden sein, aber kann sie nicht auch wahr sein? – *Man soll bloß nicht glauben, mit alten Menschen könnte man es ja machen*, ist ganz offensichtlich die dahinter stehende Botschaft.

Einen Klick bei *Google* mit dem Namen des Akteurs und dem Ort, in dem die Hauptperson angeblich residierte als die Geschichte geschah, zeigt es:

15.05.2006 als Meridia Police Report

13.09.2008 als Real 911 Call

15.02.2011 als true storry

und dann unverändert wieder und wieder

am 11.05.2012; 07.07.2013; 05.08.2013;

21.12.2013 usw. *Glaubensangelegenheit!*

WILLKOMMEN AN BORD

Feuerschiff FEHMARNBELT

Willkommen an Bord des ehemaligen Feuerschiffs FEHMARNBELT hieß es von Freitag dem 23. bis Sonntag den 25. Mai im Lübecker Hafen. Der Internationale Hansetag war dazu der Anlass und bot nicht nur ein buntes Festivalwochenende rund um Geschichte, Kunst und Kultur der daran teilnehmenden Hansestädte, sondern er war auch Anlass für ein Vereinstreffen von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Freunden der Seeschiffahrt.

Als Gastgeber mit dabei waren unser Danziger Seeschiffer e.V., der Gemeinnützige Verein FEHMARNBELT - Feuerschiff für Lübeck e.V. und der Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere (VdKS) zu Lübeck e.V.. Der gemeinsame Treffpunkt war das Feuerschiff FEHMARNBELT, das seit fast 30 Jahren als technisches Kulturdenkmal im Lübecker Hafen beheimatet ist.

Die drei maritimen Vereine baten vom Freitag bis zum Sonntag die Gäste des Hansetages-2014 zum Open-Ship und zu spannenden Lesungen und abenteuerlichen Geschichten aus dem Seefahrerleben. Sie informieren an Bord der FEHMARNBELT über ihre aktuellen Projekte. Auf dem Programm standen täglich zwischen 10 und 18 Uhr u.a. der Vortrag „Kurs halten – das ist das wichtigste Gebot für jeden Steuermann“ von Kapitän *Sträussler*. Er führte interessierte Gäste durch die Geschichte der Navigation von der Hansezeit bis zur heutigen Satellitennavigation. *Christoph Rüdiger*, der Vorsitzender des Vereins Feuerschiff für Lübeck e.V., erläutert die „Geschichte der Feuerschiffe und ihre Funktion“ und unser Kamerad, der Lübecker Kapitän *Thomas Marquardt* von den Danziger Seeschiffern las aus dem Buch „Orkanfahrt – 25 Kapitäne erzählen ihre besten Geschichten“. Die Veranstaltungen waren zeitlich nicht festgelegt und fanden am ganzen Wochenende von Freitag bis Sonntag in der Zeit zwischen 10 und 18 Uhr mehrfach statt. Der Eintritt war für Jedermann frei.

EINLADUNG ZUM AUSFLUG 2014

für die Mitglieder des VdKS Lübeck und der Danziger Seeschiffer.

Liebe Kameraden, wir haben das Feuerschiff FEHMARNBELT für eine Sonderfahrt von Lübeck nach Neustadt und zurück, mit Stopp in Travemünde gechartert. Eingeladen sind Eure Familien und Freunde. Da die Zahl der Passagiere begrenzt ist, wird die Teilnahme nach Reihenfolge der Anmeldung und Bezahlung verbindlich. Am Sonnabend, 06. September 2014, legen wir, da Brückenöffnungszeiten zu berücksichtigen sind, pünktlich um 08.00 Uhr von den Mediadocks im Hansahafen ab. Ankunft in Neustadt ca. 12.00 Uhr. Ablegen in Neustadt ca. 15.00 Uhr. Ankunft in Travemünde ca. 17.00 Uhr. Ablegen Travemünde zwischen 17.30 und 18.00 Uhr. Ankunft Lübeck ca. 20.00 Uhr. An Bord werden Getränke, belegte Brote, Erbsensuppe, und am Nachmittag Kaffee und Kuchen, sowie zwischen Travemünde und Lübeck heiße Würstchen mit Beilagen zu moderaten Preisen angeboten. Bei jedem Wetter können wir das Revier der Trave genießen und auf See die erwiesene Seetüchtigkeit des Schiffes erleben, falls genügend Wind und Seegang vorhanden. Aber es sind auch genügend Möglichkeiten vorhanden, um sich unter Deck glänzend zu unterhalten, zumal einige Vereinsmitglieder mit *erlebten* Stories dazu beitragen können.

Meldet Euch bitte bei *Thomas Marquardt*, Bergstr. 18, 23566 Lübeck. Tel.: 0451-505002, e-mail tom.k.marquardt@gmx.de Teilnahmepreis ist 35€ p.P. auf das Konto: *Thomas Marquardt*, Santander Bank, Lübeck Iban: DE61201333002042999301 Mit Vermerk: Tagestörn mit FEHMARNBELT. Sobald die Anmeldung vorliegt, wird die Teilnahme oder auch nicht bestätigt. Buchungsende war der 6. August 2014.

In dem Schiff steckt viel analoge Technik und alles funktioniert bestens. Wer will, bringt seine Post mit, denn es gibt einen Schiffspoststempel. Die An- und Ablegemanöver können nur mit großer Erfahrung gefahren werden, denn es gibt nur eine Schraube und jedes Maschinen- und Rudermanöver muss klappen. Schlepper gibt es nicht.

Ich hoffe auf eine rege Beteiligung und verbleibe mit besten Grüßen

Euer *Thomas Marquardt*

Nachtrag: Wer vorzeitig nach Hause will, kann auch schon in Travemünde aussteigen. Für diejenigen, die mit dem Zug anreisen wollen, kann ein Shuttle zwischen dem Haupt-Bahnhof und dem Schiff in Lübeck eingeplant werden. Bitte spricht mich rechtzeitig darum an.

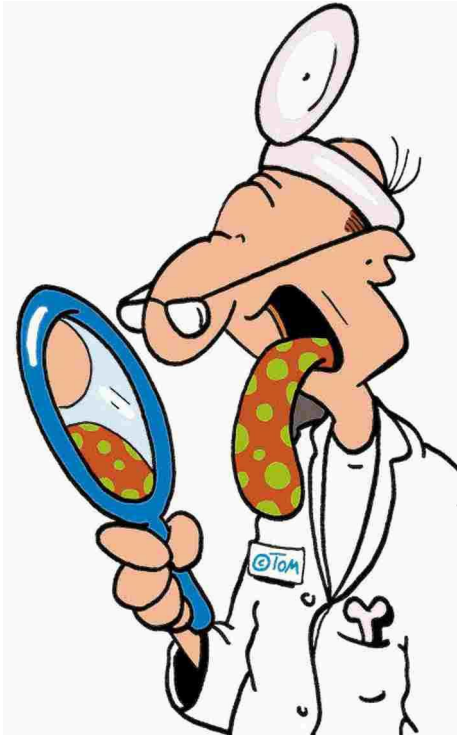
BRIEF VOM ERSTEN VORSITZENDEN

Sehr geehrte, liebe Danziger Seeschiffer, zum Winterende erreichte uns die Nachricht vom Tod unseres Vereinskameraden *Gerhard Brecht* aus Hamburg. *Gerhard Brecht* starb am 23. Februar 2014.

Herr *Brecht* starb im 83. Lebensjahr. Er war 10 Jahre aktives Mitglied bei uns Danziger Seeschiffern und gleichzeitig Mitglied und 1. Schatzmeister im Hamburger Hafenverein v. 1872. Er war Bindeglied zwischen beiden der Seefahrt verbundenen Vereinen. Regelmäßig war er bei unseren Schaffermahlzeiten dabei und begleitete uns bei unseren Jahresausflügen. Gemeinsam mit unserem Kameraden *Udo Rodischewski* hat er sich um Kränze und Gestecke für die Gedenkfeier an der Madonna der Meere in Altona zu Ehren der auf See gebliebenen Seeleute am Totensonntag gekümmert. Er hat damit im Hintergrund am Erscheinungsbild unseres Vereins nach außen mitgewirkt. Wir werden unseren Kameraden *Gerhard Brecht* stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Mit Bestürzung haben wir den Tod unseres Ehrenmitglieds, Herrn Prälat *Johannes Bieler*, zur Kenntnis genommen. Er verstarb nach tragischem Unfall im Sommer im 79. Lebensjahr. Wir haben Herrn Prälat *Bieler* bei vielen Veranstaltungen unseres Vereins kennengelernt und in ihm einen Menschen gehabt, dem das Wohl der Danziger Seeschiffer am Herzen lag. Herr Prälat *Bieler* war katholischer Theologe und geborener Danziger, im Beruf seiner Heimatstadt und den Seeleuten stets eng verbunden. Als apostolischer Visitator der Danziger Katholiken und langjähriger Seemannspastor hat er beruflich und persönlich beide Bereiche umfasst, die unseren Vereinsnamen prägen: Danzig und Seefahrt. Diesen Bereichen hat er sich zeitlebens aufopfernd gewidmet und unserm Verein viele Anregungen und Unterstützung gegeben. Wir werden unseren Kameraden Herrn Prälat *Bieler* stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Diese beiden Verluste haben unsere Stimmung sehr gedrückt; aber es sind noch andere Meldungen zu verzeichnen: An erster Stelle der bevorstehende Jahresausflug mit dem Feuerschiff FEHMARN BELT, das als Traditionsschiff in Lübeck seinen Heimathafen hat. Was liegt da näher, als dass unsere Vereine näher zusammenrücken und Gemeinsamkeiten fördern? Wir freuen uns auf unsern Jahresausflug 2014, eine Ausfahrt mit dem Feuerschiff von Lübeck oder Travemünde in die Lübecker Bucht nach Neustadt und zurück am 6.9.2014. Wir freuen uns auf rege Beteiligung! Näheres dazu finden Sie in diesem Danziger Seeschiff. Ihr *Bernd Burow*.



KRANKENHAUS-REPORT

Irrtum lieber Seefahrer. An dieser Stelle wird nicht, wie es die Überschrift im unvermeidlich anzüglichen Sinn zu versprechen scheint, von freizügigen Schwestern berichtet, die sich ein Jan Maat ausmalen, der im Krankbett dahindämmert, sondern von nackten - na ja, das Wort mag nun auch nicht gerade zielführend sein, um auf harte Tatsachen hinzuweisen. Also, worum geht es hier?

Die AOK hat den Krankenhaus-Report 2014 ihres Wissenschaftlichen Instituts (WidO) vorgelegt. Für den Report 2014 hat das WidO auf rund acht Jahre alte Zahlen des Aktionsbündnisses *Patientensicherheit* zugegriffen und in Relation zur aktuellen Zahl von Zwischenfällen in Klinik gesetzt. Demnach passiert im Durchschnitt bei jeder 100-ten Behandlung in einem Krankenhaus ein Behandlungsfehler, der für jeden 1.000-ten Patienten sogar tödlich sei. Das wären pro Jahr in Deutschland 19.000 Tote durch Fehler in Kliniken*. Das sind fünf Mal so viele, wie es Verkehrstote im selben Zeitraum auf deutschen Straßen gab. Das WidO wertete dafür sowohl öffentlich zugängliche Daten, z.B. vom Statistischen Bundesamt, als auch selbst erhobene aus. Unter *Behandlungsfehlern* versteht das WidO Fehler, die bestimmten einzelnen Personen, Ärzten oder Pflegern explizit zugeordnet werden können. Hinzu kämen aber auch *unerwünschte Ereignisse*, so die Fortsetzung im Report. Darunter versteht das Institut Zwischenfälle, die durch Mängel im System zustande kommen, etwa durch mangelnde Hygiene oder fehlende

Zeit für Gespräche mit den Patienten. Der Co-Autor Professor *Max Geraedts* schätzt, dass *bei fünf bis zehn Prozent aller Krankenhausbehandlungen ein unerwünschtes Ereignis* stattfindet. Die Zahl der Dinge, die eigentlich nicht passieren sollten, die unerwünschten, vermeidbaren Zwischenfälle betrage sogar 360.000 bis 720.000 pro Jahr.

Dir lieber Seefahrer seien die Folgen dieser Aussage an einem, wenn auch etwas schrägen Beispiel (s.B.) verdeutlicht: Ein Jan Maat stromert zur Abwechslung durch den tropischen Regenwald und wird von mehreren hundert durstigen Blutegeln empfangen. Jedes dieser unscheinbaren Tierchen erleichtert ihm um nichtssagende 10 ml seines kampferprobten Blutes, bis Jan Maat schließlich tot umfällt. Alle Egel und ihr Tun seien bekannt, doch – oh Wunder – keinem ist nachzuweisen, dass ausschließlich sein Tun das eines *bestimmten einzelnen* war, dem Jan Maat zum Opfer viel. Doch weiter im Report:

Die Hälfte der *unerwünschten Ereignisse* sei vermeidbar, z.B. wenn ein Patient von einer Medikamentenallergie wusste, *man den Patienten aber nicht danach befragt hat* und er deshalb eine allergische Reaktion erleidet. Neben den Fehlern bei der Medikamentengabe sind schadhafte Medizinprodukte und auch mangelnde Abstimmung unter den Klinikmitarbeitern Ursachen für *unerwünschte Ereignisse*.

Die AOK und ihr Institut fordern darum: Fehler systematisch zu erfassen und zu veröffentlichen, elektronische Verschreibungssysteme, um Fehler bei der Medikamentengabe zu vermeiden, mehr *praxisnahe Schulungen* und Trainieren von Notfall-situationen.

Qualitätsunterschiede zwischen Kliniken sollten veröffentlicht werden, damit sich Patienten ein *passendes Krankenhaus vor einer geplanten Operation aussuchen* könnten, sagte der Geschäftsführer der WidO *Jürgen Klauber*. Beim Einsetzen künstlicher Hüftgelenke z.B. gebe es zwischen den Krankenhäusern große Unterschiede: Je mehr Hüftoperationen in einer Klinik durchgeführt werden, desto seltener seien postoperative Komplikationen zu erwarten, der *Zusammenhang zwischen Menge und Ergebnis ist deutlich belegt*.

Das aber sieht *Günther Jonitz* aus dem Vorstand der Bundesärztekammer anders: Die AOK versuche schon lange, einen Zusammenhang zwischen Fallzahlen und Sicherheit zu belegen, aber *das ist ihnen nach wie vor nicht gelungen*, offenbar will man die kleinen Häuser *platt machen*.

Frage der Red.: *No learning by doing?*

* Neueste [Meldungen](#): 30.000 Tote/Jahr.

Die Redaktion fragt sich: Wer weiß mehr?

US-LEHRER ERFINDET McDIÄT

Drei Monate lang schlug *John Cisna* bei McDonald's täglich zu. Big Macs, Cheeseburger, Eiscreme: Der US-Lehrer aß und aß - und nahm dennoch ab. Bei seiner McDIÄT wandte *John Cisna* einen Trick an.

Big Macs, Cheeseburger, Eiscreme: Diese Produkte aus dem Universum des Fast-Food-Riesen McDonald's führen bei Ernährungswissenschaftlern oft zu kollektiven Ohnmachtsanfällen. Zu viele Kalorien, zu fett, zu viel Zucker und Salz - zuletzt warnte der US-Konzern sogar seine Mitarbeiter vor den eigenen Produkten.

Der US-Amerikaner *John Cisna* ließ sich davon aber nicht beeindruckt und entschied sich für ein ungewöhnliches Essensexperiment. Mit einer McDIÄT konnte der Lehrer aus dem Bundesstaat Iowa in 90 Tagen fast 17 Kilogramm abnehmen. Dem TV-Sender KCCI aus Des Moines, der Hauptstadt und größten Stadt des US-Bundesstaates Iowa, USA, hat der Pädagoge nun verraten, wie er seine Pfunde purzeln ließ.

Cisna sagte, dass er morgens, mittags und abends bei McDonald's gegessen habe. Burger und Eis gehörten ebenso zu seinem Nahrungsplan wie Müsli und Salat. Das Geheimnis seines Erfolgs: *Cisna* hielt sich strikt an die Vorgabe, nicht mehr als 2.000 Kalorien täglich zu sich zu nehmen. Gleichzeitig achtete er darauf, sich vitamin- und proteinreich zu ernähren. Mit seinen Schülern erarbeitete er zusätzlich ein Fitnessprogramm. *Ich kann bei McDonald's alles essen was ich will, so lange ich klug genug bin, es im Lauf des Tages wieder auszugleichen*, sagte *Cisna* zu KCCI.



McDiät: Vorher

Nachher

Die ungewöhnliche Diät sorgte nicht nur dafür, dass der Pädagoge abnahm und einen niedrigeren Cholesterinspiegel bekam, letztlich kostete sie ihn auch keinen Cent, denn der Besitzer der McDonald's-Filiale, in der *Cisna* stets aß, war von dem Experiment so angetan, dass er dem Lehrer seine rund 270 Mahlzeiten bezahlte.

SMUTJE, WORAUS BRUTZELST DU DA?

Mehrere Studienarbeiten weisen darauf hin, dass der Weichmacher Bisphenol-A (BPA) Tiere und Menschen unfruchtbar macht. Beobachtet wurde, dass mit massiven Einsatz der Chemikalie immer mehr Männer zeugungsunfähig wurden. BPA löst sich aus den Produkten. Im Körper des Menschen verhält es sich ähnlich wie das weibliche Östrogen und damit kommt es zu Störungen bei der Fortpflanzung. 1891 synthetisierte der russische Chemiker *Alexander Dianin* erstmals BPA. Professor *Theodor Zincke*, Universität Marburg, publizierte die Synthese 1905. Die britischen Biochemiker *Edward Charles Dodds* und *Wilfrid Lawson* suchten 1936 Ersatzstoffen für Östrogen weil dessen Gewinnung aus dem Urin trächtiger Stuten zu teuer war. Sie behandelten Ratten, denen die Eierstöcke entfernt worden waren und identifizierten eine schwache östrogene Wirkung bei BPA.

Heute ist BPA in fast allen Verpackungen des Alltags; in Joghurtbechern, Gemüseverpackungen, Einkaufstüten, Innenbeschichtungen usw. Von den Verpackungen tritt BPA auf die Lebensmittel über. Es verursacht Entwicklungsstörungen, neurologische Schäden, männliche Unfruchtbarkeit und erhöht das Risiko für Krebs und Diabetes. Ein generelles Verbot scheint aber erst dann zu erfolgen, wenn noch gravierendere Folgen des BPA bekannt werden. Wissenschaftler gehen davon aus, dass BPA eine direkte Einwirkung auf die Hormonrezeptoren hat und damit schon in geringen Dosen schädlich ist. Stark gefährdet sind Lebewesen im Wachstum, wenn die hormonellen Steuerung eine wichtige Rolle spielt. *Werner Kloas* vom Leibniz-Institute for Freshwater Ecology and Inland Fisheries stellte bei Amphibien-Forschungen fest, dass sich die Sexualdifferenzierung (Verweiblichung, Vermännlichung, Zwitterbildung), die Gametogenese (Spermien und Eizellproduktion), das Balzverhalten und die Entwicklung (Schilddrüsenhormon Analoga, Schilddrüsenhemmer) mit BPA verändern. Männliche Krallenfrösche veränderten ihren Balzruf unter BPA Belastung und das Weibchen erkannte den Triebflug nicht mehr. Die Fortpflanzung wurde empfindlich gestört und sogar gestoppt. Männliche Fische bildeten neben Spermien auch Eizellen im Hoden. Forscher der Harvard School of Public Health untersuchten die Kontaminierung mit BPA bei 244 Müttern und ihren Kindern aus der Region Cincinnati, USA. Sie wiesen bei mehr als 85% der Mütter und über 96% der Kinder BPA in der Urinproben nach.

Quelle: [EFSA](#)

DER FISCH, DER IN DEN PENIS SCHWIMMT

Szenen, wie aus einem Horrorfilm: Ein Mann uriniert ins Wasser und wird plötzlich von stechendem, brutalem Schmerz geplagt, weil ihm ein winziger Fisch in die Harnröhre eingedrungen ist. [Gezeigt wurde ein solcher Ausschnitt in der BBC.](#)

Allerdings kann man die Geschichten von Fischen, die sich im Penis festsetzen und von dort operativ entfernt werden müssen, bedenkenlos in das Reich der Legenden verbannen. Bislang gibt es jedenfalls keinen zweifelsfrei belegten Fall, dass die im Amazonas und Orinoco lebenden und *Candiru* genannten sehr kleinen und dünnen Welse wirklich in männliche Fortpflanzungsorgane vorgedrungen sind, um dort zu schmarotzen. Normalerweise setzen sich diese Fische in den Kiemen größerer Arten kurz fest, um Blut zu saugen. Sobald sie ihren Hunger gestillt haben, lassen sie von ihrem Opfer ab. Laborexperimente hatten zudem ergeben, dass sich die *Candirus* visuell orientieren und nicht Harnstoffspuren im Wasser folgen, die sie zu Wasser lassenden Menschen führen könnten.

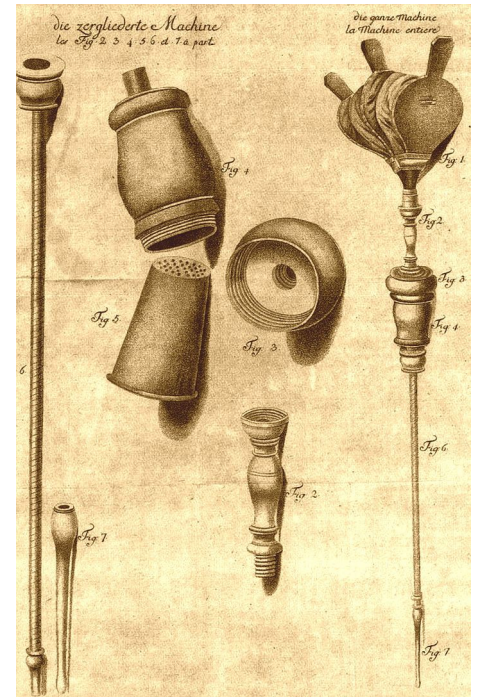
Nicht ganz ausgeschlossen ist, dass die Welse in die Vagina badender Frauen eindringen, wie historische Aufzeichnungen berichten. Dort ließen sie sich jedoch relativ einfach wieder entfernen, so die Notizen.

So berichtet [Spektrum](#) in: *Die 10 größten Irrtümer über Parasiten*. Und die Redaktion des SEESCHIFFS muss peinlicherweise gestehen, auch auf diese Mär reingefallen zu sein und dann auch noch entsprechende Ratschläge ausgearbeitet zu haben. Also *T'schuldigung liebe Seefahrer* und darum folgt hier eine

RICHTIGSTELLUNG

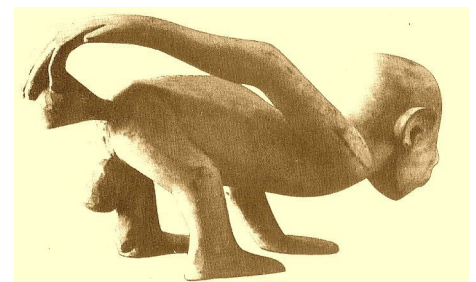
Liebe Leser, von nun ab ist das hemmungsloses Baden im Amazonas oder Orinoko – zumindest was die Vorsicht vor dem sogenannten *Penisfisch* (*Candiru*) betrifft – jedem, der dort am Ufer erscheint, freigestellt. Siehe auch unseren vermeintlich sorgfältig recherchierten Bericht im [Danziger Seeschiff Nr.27](#) auf Seite 15.

Ein Seefahrer, der Zeitung liest erfährt: von lauter Mist, der völlig ungeklärt.

NOCH SO'N GESPRÄCHSTHEMADAS TABAK-KLISTIER

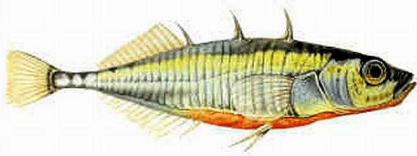
Bis noch vor kurzem galt Tabak (*Nicotiana xx*) als gesund und nützlich, im besonderen bei größeren und kleineren *Wehwehchen*, so auch denen des Darms. Und um den Heilquahl direkt an Ort und Stelle applizieren zu können, entwickelten Mediziner komplexe Systeme aus Verbrennungskammer und, da die Jungs auch damals schon *etepetete* waren und vor Mund zu Mund Praktiken Ekel empfanden, eine Art Lungenmaschine mit Blasebalg, was den Patienten eine Art rektales Rauchen ermöglichte. Helfen sollte diese Kur beispielsweise gegen Darmparasiten oder Koliken. Aber auch die allgemeinen Lebensgeister wecke der Tabakquahl, weshalb Tabakklistiere im 18. Jahrhundert zum Erste-Hilfe-Equipment bei der Rettung Schiffbrüchiger zählten: Wenn denn mal ein *Jan Maat* bewusstlos aus dem Wasser gezogen wurde, dann wurde ihm also erst einmal tüchtig eingeheizt – ob rektal, oral oder gar von beiden Seiten (sicher ist sicher), ist umstritten.

Quelle: [Spektrum](#)



Diese künstlerisch wertvolle afrikanische Holzplastik zeigt die *Selfi*-Handhabung eines Druckklistiers im 19. Jahrhundert.

Bildquelle: Dr. med. *M. Tschannen*.

DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

ERST LAUSEBENGEL, DANN FIRMENLENKER

oder auch: Antisoziale Tendenzen in Unternehmerlebensläufen nachweisbar.

Unternehmensgründer zeigten im Vergleich zu jenen, die keine Unternehmen gründeten, verblüffende Unterschiede. Die Unterschiede zeigten sich vor allem bei den männlichen Teilnehmern in einer Studie, die Psychologen der Friedrich-Schiller-Universität in Jena gemeinsam mit Forschern der Universität in Stockholm gemacht haben. Für ihre Forschung nutzten die Psychologen eine schwedische Längsschnittstudie. In der Untersuchung: *Individual Development and Adaptation* wurden alle Sechstklässler eines Jahrgangs (ca. 1.000 Kinder) einer schwedischen Mittelstadt erfasst und über einen Zeitraum von 40 Jahren begleitet.

Die daraus hervorgegangenen Unternehmensgründer zeigten in ihrer Jugend deutlich höhere Tendenz zu einem regelwidrigem Verhalten in der Schule und zu Hause, im Umgang mit ihren Lehrern und Eltern sowie in der Freizeit. Beispiele hierfür sind die häufigere Missachtung elterlicher Verbote, Schummeln und Schwänzen in der Schule, Drogenkonsum sowie unerlaubtes Mitgehenlassen von Dingen.

Doch die Studie zeigt auch eine andere Seite der Unternehmertypen, sagt der Jenaer Psychologe Dr. Martin Obschonka. Als Erwachsene gab es bei antisozialen Tendenzen keine Unterschiede mehr zu den Nicht-Gründern. Zudem zeigen die Daten, dass die frühen antisozialen Tendenzen bei den Gründern auf *geringere Vergehen* beschränkt sind. Analysen polizeilicher Kriminalitätsdaten ergab, dass sich Unternehmer von anderen in Bezug auf behördlich geahndetes kriminelles Verhalten nicht signifikant unterschieden, weder in der Jugend noch im Erwachsenenalter. *Die Daten sprechen also dafür, dass die Unternehmer im Durchschnitt keine kriminelleren Karrieren haben als die Nicht-Gründer*, erläutert Dr. Obschonka. *Auch zeigte sich kein Unterschied in antisozialen Einstellungen.*

Der Drang zum regelwidrigen Verhalten sei in der Jugend allerdings deutlich vorhanden. *Daraus folge jedoch nicht die Konsequenz, dass im Erwachsenenalter noch immer notorisch Regeln gebrochen und antisoziales Verhalten an den Tag gelegt werden.*

Die vorgefundenen Verhaltensweisen der Unternehmensgründer entsprechen somit eher nicht dem gängigen Vorurteil, *dass Unternehmensgründer von der Persönlichkeit her eher antisozial und nur auf ihren eigenen Nutzen bedacht sind. Für sie ist es entscheidend, Innovation und Visionen zu verwirklichen. Um ungewöhnlichen und risikobehafteten Wegen folgen zu können, ist die Nähe zu Nonkonformismus offensichtlich vorteilhaft. Mut zum Ungewöhnlichen und zum Neuen könnte einen Entwicklungsvorläufer im regelwidrigen Verhalten in der Jugend haben.*

Die Daten legen es nahe, dass ein rebellierendes Verhalten gegen gesellschaftlich akzeptierte Normen in der Jugend und ein frühes Infragestellen von Grenzen nicht zwingend zu kriminellen und antisozialen Karrieren führt, sondern eine Grundlage für einen produktiven und sozial verträglichen Unternehmertegeist sind, so Dr. Obschonka. Die sich in der Jugend schon zeigende Risikobereitschaft eines Lausbengels ist damit wahrscheinlich auch ein früher Hinweis auf eine spätere vorteilhafte Entwicklung.



Nach einer Lehre in einem Groß- und Exporthandel in Greifswald studierte *Martin Obschonka* in Hamburg Psychologie und erwarb 2006 ein Diplom. Nach weiteren Jahren als Doktorand in Jena promovierte er 2011 zum Dr. der Psychologie (PhD).

Foto: Grit Hiersemann
Quelle: [Universität Jena](#)

Ein unmaßgeblicher Zwischenruf d. Rd.: Dass der Jugendtrotz mit großer Wahrscheinlichkeit eine Frühphase des Altersstarrsinns ist, scheint mit der hier vorgestellten Studie aber doch noch nicht ausgeräumt worden zu sein – oder?

DIE HAAR MONIE (SATIRE)

Unser Erster Vorsitzender hat auf der diesjährigen Hauptversammlung unseres Vereins die Arbeit des Vorstandes überschwänglich gelobt. Das sorgte selbst unter den ehrwürdigen Vorstandsmitgliedern für eine große Verblüffung: *Ich wusste gar nicht, dass wir so gut sind*, gestand der sichtlich gerührte Schatzmeister den beiden Kassenprüfern. Der Vorsitzende erklärte, *er finde das alles total toll, was der Vorstand im verflossenen Jahr da so gemacht hat, die aufwendige Reform der Satzung, die Ausrichtung des Schaffermahls und die Organisation des jährlichen Vereinsausflugs, sowie die glückliche Stabilisierung der krass angezogenen Mitgliedsbeiträge.*

Das alles, so der Vorsitzende, hätten seine Leute sagenhaft gut hingekriegt, besser, als er es je erwartet hätte.

Der Zweite Vorsitzende bedankte sich mit einem Blumenstrauß, einer Schachtel Zartbitterpralinen und einem selbst gereimten Gedicht.

Der Schriftführer schenkte dem Ersten Vorsitzenden einen selbst gekauften quittegelben Südwestler am blauen Band und etwas, das er wahrscheinlich für ein Lächeln hielt.

Einige Kameraden beklagten sich über Geruchsbelästigung, die von dem penetranten Eigenlob ausging. Immer wieder mussten Reinigungskräfte, die von dem Bedienung angefordert wurden, anrücken und den Boden trocken wischen, der teilweise knöcheltief von den kollektiv vergossenen Tränen der Rührung unter Wasser gesetzt worden war.

Abschließend wurde der Vorstand von den anwesenden Kameraden, bis auf den bereits erwähnten Einen, der den Ernst der Stunde offensichtlich immer noch nicht erkannt hatte, sich selbst aber auch nicht zur Wahl stellen wollte, für eine weitere Periode im Amt bestätigt.

Am Abschluss der Sitzung umarmten die beiden ranghöchsten Beisitzer im Auftrag des Ersten Vorsitzenden alle anwesenden Vorstandsmitglieder minutenlang in alphabetischer Reihenfolge.

Anleihe bei: Zippert zappt in [Die Welt](#).

Wer an der voranstehenden sorgfältigst recherirten Schilderung, nun ja sie mag etwas zu farbig gelungen sein, Zweifel hegt weil sie in die Rubrik Stuchel geraten ist, der wird hiermit förmlichst aufgefordert sich bei der nächsten jährlichen Hauptversammlung der Danziger Seeschiffer, deren Termin noch rechtzeitig - so schreibt es jedenfalls unsere Satzung verbindlich vor - bekanntgegeben wird, selbst ein bestmögliches Bild zu machen.

DER RÄCHER AM KLEINGEDRUCKTEN

The Pudding Guy - David Phillips

Seinen Traum, endlich einmal *endlos Freiflüge* zu bekommen, hat sich *David Phillips* mit einem sehr simplen Trick erkaufte. Er las das Kleingedruckte bei einer Supermarkt-Aktion akribisch genau, um danach mit regelrechten Hamsteraktionen aufzufallen, indem er Schokopuddingpackungen aufkaufte, um damit Wertbons zu sammeln, die er anschließend gegen 1,2 Millionen Meilen einlöste.

Haben Sie schon mal das Kleingedruckte nicht gelesen? Was für eine blöde Frage! Und haben Sie sich hinterher die Haare gerauft, die Fäuste geballt und Ihre verdammte Gutgläubigkeit erneut verflucht? Nun, uns allen ist ein wahrer Rächer erwachsen, denn das Kleingedruckte ist gottlob ein zweischneidiges Schwert, und mitunter kann man deren Verfasser damit wie einen Tanzbären an seinem Nasenring vorführen.

David Phillips (*1964) ist ein Bauingenieur, der in Kalifornien an einer Universität unterrichtet. Er gehört zu den Leuten, die keine Angst vor Unmengen winziger dunkelgrauer Buchstaben auf grauem Papier haben. 1999 lieferte *David Phillips* sein Husarenstück: Ihm fiel auf, dass die Firma [Healthy Choice](#), für gefrorene und abgepackte Fertigmahlzeiten mit einem Sonderangebot warb. Darin versprach die Firma *500 Flugmeilen gratis bei Einsendung von zehn Strichcodes von einem ihrer Produkte*. Dem, der es sogar schaffen sollte, zehn Strichcodes innerhalb des ersten Monats nach dem Bekanntwerden der tollen Werbemaßnahme einzusenden, der bekäme sogar 1.000 Flugmeilen dafür.

David Phillips suchte umgehend die Supermärkte in seiner Umgebung auf, um zu erkunden, bei welchem Produkt er die meisten Flugmeilen horten konnte und am wenigsten bezahlen musste. Er kam auf

den Schokoladenpudding. Der wurde für 25 Cent pro Becher angeboten. Seine Rechnung: Für zweieinhalb Dollar bekam er so 1.000 Flugmeilen. *David Phillips* begann, Schokoladenpudding aufzukaufen. Damit aber niemand auf denselben Trichter kam, erfand er eine zeitgemäße Legende: Es war das Jahr vor der *Millenniumswende*. Weltweit wurde damals befürchtete, dass alle Computer Schlag Mitternacht ihre Geister aufgeben würden, weil eine Jahreszahl mit drei Nullen sie überfordern werde. Der Kalifornier behauptete also keck, er decke sich mit Schokoladenpudding für die Eventualität eines Weltuntergangs ein. Er kaufte Schokoladenpudding für insgesamt 3.000 Dollar mit einem Gegenwert von etwa 1.2 Mio. Gratisflugmeilen. Doch zunächst musste er die Haftetiketten von den Bechern ablösen, um die darauf befindlichen Strichcode an die Firma *Healthy Choice* schicken zu können. *David Phillips* sagt rückblickend zu der Aktion: er, seine Frau und seine Kinder hätten Blasen an den Fingern gehabt, und während der Stichtag beängstigend näher und näher rückte, kam ihm die rettende Idee: Er spendierte den Schokoladenpudding der Heilsarmee – aber unter einer Bedingung: Die Heilsarmee musste die Etiketten entfernen. Seine Tat galt so auch noch als steuerbefreiende wohltätige Spende, so dass *David Phillips* am Jahresende 800 Dollar vom Fiskus zurückerfordern konnte. Er verbuchte 1.280.000 Gratisflugmeilen auf seinem Konto und qualifizierte sich dadurch, um in eine Vielflieger-Institution, den *American Airlines Advantage Club*, aufgenommen zu werden. Fortan werden er und seine Familie bei jedem Flug mit Vergünstigungen überschüttet. Aber das ist noch nicht einmal das Beste: *David Phillips* wird voraussichtlich in seinem Leben nie mehr für eine Flugreise bezahlen müssen, da er bei jedem Flug neue Gratsmeilen dazugewinnt – und wenn er es geschickt anstellt, was hier vorausgesetzt werden kann, fünf Mal schneller, als er sie abfliegt. Heute nennt er ungefähr vier Millionen Gratsmeilen sein eigen. All dies für 2.200 Dollar, wenn man die 800 Dollar Steuerersparnis noch abzieht.

David Phillips führte einen Lebensmittelhersteller und eine Airline an Hand ihres Kleingedrucktem vor. Wir aber sollten ihm ein Denkmal setzen.

Erstens, weil er stellvertretend uns alle gerächt hat, die wir nicht so recht auf das Kleingedruckte achten und dann böse auf die Nase fallen; und zweitens, weil er mit seiner Mischung aus Pfennigfuchserie, Fantasie und schierer Chuzpe ein leuchtendes Vorbild ist, dem nachzuahmen jeder Seefahrer verpflichtet werden sollte.

AUS GEHABTEM SCHADEN NICHT GELERNT?

Das Versprechen war schon verlockend: Wer in einem Monat in Shell-Tankstellen 999 Treuepunkte sammelt, der sollte am 1. Mai ab 10h00 einen Kindle-Reader von Amazone, dessen Listenpreis 129€ ist, dafür bekommen. Die Treuepunkte gab es beim Einkauf in den Shell-Tankstellen. Bei [mein-deal](#) wurden Tipps gegeben und die erforderliche Prozedur beschrieben: *Über das Mitgliederprogramm Shell ClubSmart könnt ihr ab 01.05.2014 ein Kindle Paperwhite für ~10€ oder einen 5€ Amazon Gutschein für ~2,40€ bekommen. Die ClubSmart Punkte gibt's bei Shell fürs Tanken oder andere Aktionen. Holt euch nur Produkte, bei denen ihr ClubSmart Punkte abgreifen könnt und lasst euch dann die Punkte auf eurer Karte anrechnen:*

bis 25.03.2014: 2x Snickers, Mars, Twix für 2€ ; 100 Punkte.

Vom 26.03. bis 08.04.2014: 1 Packung Ritter Sport für 1,20€; 100 Punkte.

Vom 09.04. bis 22.04.2014: 2x Snickers, Twix, Mars, Bounty (klein) für 1,50€; 100 Punkte.

Bei zehn Tafeln Schokolade im Wert von 12€ reicht's dann schon zum Kindle Paperwhite. Wer sich noch für die Karte registrieren muss, der bekommt sogar 200 Willkommenspunkte und kann sich dann zwei Tafeln Ritter Sport sparen.

Das Angebot war gut. Zu gut jedenfalls in unserem Land der Schnäppchenjäger, Rabattmarkensammler und Sparfüchse, wo diese gut verdrahtet, über Facebook, Twitter und MyDealz Tipps zum Punktesammeln austauschen. Punkteträchtige Schockoartikel waren darum an den Shell-Tankstellen rasch ausverkauft.

Diesen 1. Mai nun wollten die treuen Kunden belohnt werden und über die [Shell-Homepage](#) ihren Kindle bestellen. Doch der Andrang war zu groß. Die Aufrufe der Shell-Seite stieg auf das 40-fache des Normalen teilte das Unternehmen mit. Die Seite war zeitweise nicht erreichbar. Zudem war die Zahl der Kindle auf 10.000 Stück begrenzt, und die waren nach gut drei Stunden vergriffen. Kunden, die leer ausgingen machten ihrem Ärger auf Facebook und Twitter Luft. Jene, die nicht an der Aktion teilgenommen hatten, die Kommentare nun aber amüsiert verfolgten – spotteten über die Spötter. Auf Shells Facebook-Seite gab ein Besucher den zornigen Schnäppchenjägern den Rat: *Ihr könnt euch noch vier Bockwürste mit Brötchen für eure Punkte holen! Ist doch auch was Schönes.*

Shell entschuldigte sich für die Panne, und man bedaure es, dass *nicht jeder Interessent zum Zuge kommen konnte.*

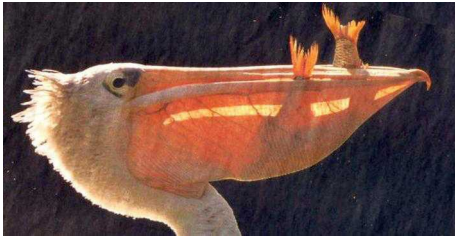
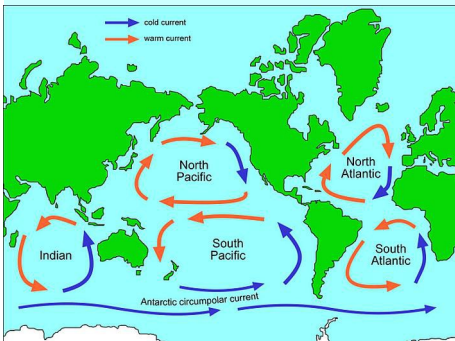
SNABEL GESTRICHEN VOLL!

Foto: Hagenbeck Hamburg

UND ZWAR VOM PLATIKMÜLL

In unseren Ozeanen vagabundieren Millionen Tonnen von Plastikmüll, der in riesigen Strudeln umhertreibt und in immer kleinere Teile zerfällt. Das Plastik ist eine Gefahr für die Tierwelt und für uns.



Das globale System der Meeresströmungen erzeugt große Wirbel. Es gibt fünf große ozeanische Wirbel (*Gyres*) auf der Erde: Im Indischen Ozean, Nord Atlantik, Nord Pazifik, Süd Atlantik und Süd Pazifik (s. Karte oben). Der in den Ozeanen treibende Plastikmüll konzentriert sich in diesen Wirbeln und bildet in manchen Meeresregionen sehr große Plastikmüll-Flecken (*Garbage Patches*). Sie bestehen hauptsächlich aus Kunststoffpartikeln, -verpackungen und -behältern verschiedenster Größen und Mikroplastik sowie deren Zersetzungsprodukte. Der überwiegende Teil ist durch Flüsse in die Meere eingetragen worden und sammelt sich schließlich in den großen Wirbeln.

Ein 19-Jähriger hat eine Idee, wie das scheinbar unüberwindliche Problem mit dem Plastikmüll in den Ozeanen zu lösen sein könnte. Er meint es ernst. Es ist ein Zufall, dass *Boyan Slat*s Hauptquartier in der DREAM Hall der TU Delft ist. Aber kein Ort könnte passender sein, steht das Akronym doch für *Dream Realisation of Extremely Advanced Machines*. Hier werden Träume nicht nur geträumt, sondern realisiert. Es ist laut in der riesigen Halle. Sägen kreischen, Bohrer dröhnen, Hämmer klappern, während die Studenten sich hier austoben und Maschinen bauen, die es so noch nicht gibt. *Slat*s Maschine ist aber selbst hier eine Besonderheit. Sie ist 100 Kilometer breit, vier Kilometer tief und 317 Millionen Euro teuer. Ihre Di-

mension passt zu der Aufgabe, soll sie doch eines der größten Probleme unserer Zeit lösen: die zunehmende Vermüllung unserer Ozeane mit Plastik. *Slat*s sogenanntes *Ocean Cleanup Array* wirkt wie ein gigantischer Filter, der aus einer vollautomatisierten Sammelplattform mit zwei V-förmig ausgebreiteten Armen, die sich jeder 50 Kilometer über das Wasser strecken, besteht. Die Arme bestehen aus schwimmenden Segmenten, die eine mit Gewichten beschwerte Plane, die drei Meter ins Wasser ragt, halten. Die gigantische Anordnung wird durch eine ausgeklügelte Seiltechnik aufgespannt und am Meeresboden verankert. Die ausgestreckten Arme bilden eine 120° Öffnung, die so ausgerichtet wird, dass die Meeresströmung den mitgeführten Plastikmüll hinein spült und im Zentrum konzentriert, wo er durch Förderbänder und Schlammumpfen herausgefischt, vollautomatisch verdichtet und in einem Behälter gespeichert wird, bis das Transportschiff kommt und ihn alle 45 Tage einmal abholt. So lange dauert es nach *Boyan Slat*s Berechnungen, bis der 3.000 Kubikmeter große Behälter wieder voll ist. Das gesammelte Plastik kann dann entweder recycelt oder in Öl zurück umgewandelt werden.

Das mag wie ein Traum klingen, und vor knapp zwei Jahren war es das auch noch. Aber nun hält ein ziemlich müder *Boyan Slat* ein schweres, 528 Seiten dickes Buch in der Hand. Sein Titel: „Wie die Ozeane sich selbst reinigen können. Eine Machbarkeitsstudie“. Der Deckel ist aus buntem Kunststoff – natürlich aus recyceltem Plastik aus den Meeren. *Slat* hat mit einem Team von über einhundert Leuten ein Jahr Arbeit und zwei Millionen Euro in die Studie investiert, die zum Teil per Crowdfunding finanziert wurde. Sie beweisen, dass sein Traum kein Scham bleiben muss.

Rückblende: Es war der 5. Oktober 2012. Nur wenige Meter von der DREAM Hall entfernt auf dem gewaltigen Campus der TU Delft steht ein Achtzehnjähriger auf der Bühne der Aula. Hier finden die TEDxDelft-Talks statt, die holländischen Ableger der renommierten TED-Vorträge, auf denen Visionäre ihre Ideen präsentieren. „Ideas worth spreading“ lautet der Slogan. Und *Slat*s Idee wurde sehr bald schon im Netz verbreitet, nachdem der Vortrag als Video *How the oceans can clean themselves* erscheint.

Die Geschichte nahm ihren Anfang, als er sich mit 16 Jahren im Tauchurlaub in Griechenland über die vielen Plastiktüten im Wasser ärgerte. Wie könnte man die Meere nur wieder sauber bekommen, fragte er sich. Die Idee der sich selbst reinigenden Ozeane hatte er in einem Schul-

projekt, dann skizzierte er sie in einem Restaurant, klassisch auf einer Serviette. Und nun steht er hier, um sie zu präsentieren. Man sieht die großen grünen Augen kaum, die entfernt an Frodo den Hobbit erinnern. Seine Stirnhaare verdecken sie. Er hat ein weißes Hemd an, das er nicht in die Hose gesteckt hat. Dazu Puma-Schuhe. Er tritt unruhig von einem Fuß auf den anderen. *Ich war sehr aufgeregt*, erzählt *Boyan Slat* fast zwei Jahre später in der DREAM Hall. *Es war mein erster öffentlicher Vortrag überhaupt*. Er beginnt ihn mit epischem Gestus und gefalteten Händen: *Once there was a stone age*, hebt er an, *...a bronze age...*, er öffnet die Hände und hebt die linke Hand. *And now we are in the middle of the plastic age*. Und man sieht es – unsere Ozeane sind voller Plastikmüll. *Why don't we just clean this up?*, fragt er. *Slat*s TED-Vortrag schlug ein wie eine Bombe. Innerhalb kürzester Zeit wurde das Video viral, mit bis heute 1,6 Millionen Aufrufen. Die anschließende Crowdfunding-Kampagne für die Machbarkeitsstudie sammelte 89.000 Euro ein.

Boyan Slat ist der Enkel des Plastikzeitalters, das nun schon seit 70 Jahren andauert, dessen Kehrseite der Müll ist, der mittlerweile überall in unseren Ozeanen schwappt. All die Einkaufstüten, PET-Flaschen, Verpackungen, die vom Winde verweht, illegal entsorgt, von Schiffen geworfen irgendwann im Meer landen und seine Bewohner gefährden. Fische, Delfine und Vögel halten den Kunststoff für Nahrung, fressen ihn, er verstopft ihre Mägen und Därme, die Tiere verenden. Die Plastikteile sind außerdem Transportmittel für gefährliche Passagiere. Mit ihnen reisen Algenblüten, Bakterien, und vor allem lagern sie Chemikalien wie PCB, DDT oder hormonell wirksame Weichmacher an.

Quelle: Jens Lubbadeh



Boyan Slat

<http://www.theoceancleanup.com/>

VOM WEG ABGEKOMMEN?

Captain *Charles Moore*- Bild unten, - Einwohner in der dritten Generation von Long Beach, Kalifornien, wuchs am und auf dem Pazifischen Ozean auf. Sein Vater war Industriechemiker und ein begeisterter Segler. Charles und seine Geschwister segelten so bereits in jungen Jahren zu Zielen wie Guadalupe und Hawaii mit. In San Diego studierte er an der University of California Chemie und Spanisch.

Seine wahre Berufung fand *Charles Moore* 1997 als Kapitän des ozeanographischen Forschungsschiffs *ALGUTA* während einer Segelregatta nach Hawaii. Auf seiner Rückreise verließ *Moore* den üblichen Seeweg und sah einen Ozean, wie er ihn bis da noch nicht gekannt hatte. *Jedes Mal, wenn ich an Deck kam und mich umblickte, sah ich in den Wogen schaukelnde Waschmittelflaschen oder Bruchstücke von Kunststoffabfällen. Hier war ich in der Mitte des Ozeans, und nirgends konnte ich fahren, um derartige Begegnungen zu vermeiden.* Seitdem hat *Charles Moore* Zeit und Ressourcen investiert, um Verständnis für die Sanierung der Ozeane von der Kunststoffbelastung zu wecken. Zusammen mit Mitarbeitern vom Southern California Coastal Water Research Projekt entwickelte er Protokolle für eine Überwachung von Mikro-Kunststoffen in den Meeren und an den Stränden, die jetzt weltweit verwendet werden.

Bis heute hat Kapitän *Charles Moore* mehr als 40.000 Meilen über Meere und an den Küsten, vom Nordpazifik über 22 Breitengrade und 70 Längengrade, Proben von Kunststoffteilen entnommen. Seine jüngste 10.000 Meilen Reise führte ihn und seine Crew über zwei Drittel des Weges nach Japan und über die internationale Datumsgrenze. Seine Arbeiten sind in zahlreichen großen Medien, einschließlich ABC Nightline, Good Morning America, National Public Radio, Rolling Stone und The Wall Street Journal hervorgehoben worden. Im Juni 2012 verlieh die Thompson Rivers University in Kamloops, Kanada, Kapitän *Moore* den Dokortitel der Rechte *honoris causa*. Seine Arbeiten wurden in mehreren Fachzeitschriften und Magazinen veröffentlicht. Sein erstes Buch, [Plastic Ocean](#), wurde im Oktober 2011 veröffentlicht.



Ein schlauer Mensch löst ein Problem,
ein weiser Mensch vermeidet es.

Albert Einstein

EIN EHRLICHER RATSCHLAG

Anstatt in zwanzig Jahren mehr über die Dinge enttäuscht zu sein, die Du nicht getan, als von denen, die Du getan hast, wirf die Leinen los. Segel aus dem sicheren Hafen heraus. Lenk Deine Segel in den Passatwind. Entdecke. Träume. Erlebe.

Mark Twain nachempfunden.

EINE EWIGE WAHRHEIT

Das Folgende ist ein Auszug aus *Nestroys* „Gegen Torheit gibt es keine Mittel“ – ein lustiges Trauerspiel in drei Abteilungen, 1. Abteilung, 8. Scene aus *Johann Nestroys* gesammelte Werke, Verlag A. Scholl & Co. Wien o.Jg., VI, 502 f):

Florfeld: *Du hättest recht, wenn die Dummheit eine Geistesschwäche wäre, leider ist sie aber eine furchtbare Stärke, sie ist ein Fels, der unerschüttert dasteht, wenn auch ein Meer von Vernunft ihm seine Wogen an die Stirn schleudert. Leichtsinne wurde schon oft von dem sanften Hauch der Liebe, öfter von dem rauhen Sturmwind der Erfahrung verscheucht, selbst das Laster ist nicht selten vor dem Licht der besseren Überzeugung geflohen, nur die Dummheit hat sich hinter ein festes Bollwerk von Eigensinn verschanzt, pflanzt beim Angriff noch die spitzen Palisaden der Bosheit darauf und steht so unbesiegbar da. Traurig aber wahr ist das Sprichwort: Gegen Dummheit kämpfen selbst Götter vergebens! Und du, Sterblicher, willst diesen Riesenkampf beginnen?*

EINE ERNST GEMEINTE WAHRUNG**NEWE STRAFFORDNUNG**

Fer denen fleißigen Spielern über die Achseln gucket/also daß ine eyn heiße Angst wurt/ben soll man bald verjagen und heißt ihn ein Kiebitz. Wer aber die Karte von zween Spielern begloßert hat und kommt im eyn Lüfstejn/eynem etwas kundzuthun durch Klappern mit den Augen oder er schwatzt mit dem Maul/ben soll man pönitiren um 30 pfennige in guter Münz oder eyn Krügelein voll Märzbier zu gemeinem Besten/dann verjag ihn. Wer aber bedünktet/so voll Weisheit zu seyn/daß Er den Spielern will Rat geben/oder sagen/es habe eynes nicht recht gespielt/ben soll man auf sein Maul schlagen/auch ime das Kapplein über die Ohren treyben/denn er ist eyn Esel/dazu soll man ihn verstäupen und werffe ihn auf die Saß.

Berlin 1583.

Der Klügere gibt nach!

Das ist eine traurige Wahrheit, sie begründet die Weltherrschaft der Dummheit.

Marie von Ebner-Eschenbach

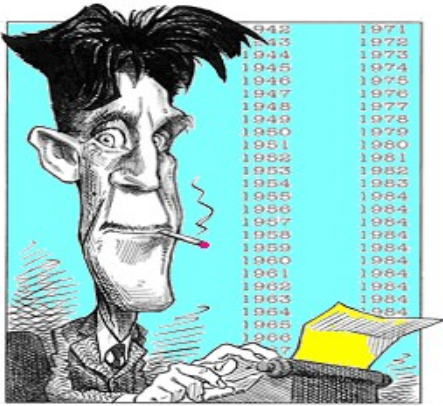
HUTTEN-MEDAILLE FÜR SCHULTZE-RHONHOF.

Ein Höhepunkt auf dem GfP-Kongress war die Verleihung der Ulrich-von-Hutten-Medaille für Verdienste um die Freiheit der Meinung und des Wortes. Diesjähriger Preisträger ist der Publizist und Generalmajor a.D. *Gerd Schultze-Rhonhof*. Er bewies bereits in seiner aktiven Militärzeit Mut zu unbequemen und politisch inkorrekten Meinungsbekundungen. Wider den Zeitgeist, die politische und militärische Führung, kritisierte er vehement das Bundesverfassungsgericht, das die Äußerung *Soldaten sind Mörder* juristisch unbeanstandet ließ. Mangelnde Rückendeckung nahm der General zum Anlass, seinen Abschied zu nehmen und sich fortan der geschichtlichen Forschung zu widmen.

Insbesondere der lange Weg zum Zweiten Weltkrieg wurde sein Steckenpferd, wobei die Auffindung bisher unbekannter Archivalien und Quellen eine neue Sicht auf die Verantwortlichkeiten für den Ausbruch am II. Weltkrieg warf. In seinem in der deutschen Öffentlichkeit breit aufgenommenen und inzwischen in der 7. Auflage vorliegenden Hauptwerk *1939-Der Krieg, der viele Vater hatte* unterzieht er das bundesdeutsche Geschichtsbild einer grundlegenden Überprüfung und korrigiert den deutschen Schuldanteil stark nach unten. Die Vorgeschichte des Zweiten Weltkriegs ist auch Thema seines Buches *Das tschechisch-deutsche Drama 1918-1939*, das das vorsätzliche Handeln der tschechoslowakischen Führung an der deutschen Minderheit in den Fokus rückt.

Die Verleihung der Ulrich-von-Hutten-Medaille an *Gerd Schultze-Rhonhof* ist eine Würdigung seines publizistischen und historischen Schaffens, das stets nach geschichtlicher Wahrheit strebt und wider die vorherrschende, vergangenheitsbewältigende Geschichtsschreibung, die von dieser ins Feld geführte deutsche Haupt- oder gar Alleinschuld an den Weltkriegen faktenreich und quellengestützt relativiert. In der Laudatio auf *Gerd Schultze-Rhonhof* rühmte Oberstleutnant a.D. *Alfred Zips* das Lebenswerk des ehemaligen Bundeswehrgenerals und stellte den protestantisch grundierten Patriotismus dieses preußischen Offiziers par excellence heraus. Die Dankesworte *Schultze-Rhonhofs* waren in preußischer Manier auf das Wesentliche konzentriert und vermittelten das Bild eines stets der Objektivität verpflichteten Geschichtsforschers, dem die historische Wahrheit zum Sinn seiner wissenschaftlichen Arbeit wurde.

Quelle: [GfP](#)



George Orwell, 1984

DER ERSTE HACK DER GESCHICHTE

1903 blamierte sich der italienische Erfinder Guglielmo Marconi bis auf die Knochen, als er öffentlich beweisen wollte, dass sein drahtloser Telegraf abhörsicher sei. Minuten vor dem zwischen Marconi und seinem Mitarbeiter, dem Physiker John Ambrose Fleming, verabredeten Übertragung schickte ein Unbekannter Unflätigkeiten, teilweise gegen Marconi selbst gerichtet, über den Äther auf den Ticker. Die Demonstration wurde zwar fortgeführt, aber damit war klar geworden, dass die Technik bei weitem nicht so sicher war, wie Marconi es versprochen hatte.

Was war geschehen? Der Magier Nevil Maskelyne, der an drahtloser Telegraphie interessiert war, benutzte sie, um seine Zaubertricks zu verbessern. Das Geld für dieses teure Hobby hatte Maskelyne von seinem Vater, einem Magier wie er, der die Münztoilette erfunden hatte. Um 1900 konnte Maskelyne bereits Nachrichten zwischen einer Bodenstation und einem Ballon austauschen. Doch Marconis Patente stoppten seine Ambitionen.

1901 heuerte die Eastern Telegraph Company Ltd. Maskelyne an, weil sie in der kabellosen Übertragung durch Marconis Technik ein Problem für ihr Geschäftsmodell, das auf kabelgebundene Kommunikation setzte, aufkommen sah. Maskelyne baute westlich Porthcurnos, einem einsamen Fleck im äußersten Südwesten Englands und heute zugleich einer der wichtigsten Orte der globalen Kommunikation, einen Funkmast auf, um zu prüfen, ob er die Schiff-Land Kommunikation von Marconis Firma abhören kann. Er konnte es, protokollierte seine erfolgreichen Abhörversuche und veröffentlichte am 7. November 1902 in der Zeitschrift *The Electrician* seine Ergebnisse. Nevil Maskelyne fand, dass Marconis Behauptung nicht stimmte, und forderte ihn heraus, das Gegenteil zu beweisen. Im Februar 1903 wagte sich Marconi schließlich in der *St James's Gazette* weit vor und behauptete, dass er seine Systeme *so fein*

justieren konnte, dass kein anderes Instrument, das nicht genauso eingestellt ist, meine Nachrichten mithören kann.

Die Demonstration sollte am 4. Juni 1903 am Royal Institution, London, stattfinden. Der Beginn von Marconis Nachricht war für 18:00 Uhr verabredet. Doch schon um 17:45 Uhr begann der Empfänger auf der Bühne unverhofft eine Nachricht aufs Papier zu drucken. Es begann mit einer kryptischen Nachricht: *Ratten Ratten Ratten Ratten* .. gefolgt von einem Spottgedicht auf Marconi:

*There was a young fellow of Italy
Who diddled the public quite prettily ..*

und dazu passende *Shakespeare*-Zitate. Zuvor hatte Marconi seine Experimente mit dem angeblich abhörsicheren Funk von Wissenschaftlern beobachten lassen. Sein Kronzeuge war der renommierte britische Physiker John Ambrose Fleming, der Marconis Behauptungen auch mehrfach öffentlich bestätigt hatte. Marconi und Fleming waren nun bis auf die Knochen blamiert. Der ungebetene Mithörer, es war Nevil Maskelyne, zeigte, dass Marconis Behauptung, seine Funknachrichten könnten nur mit Marconi-Geräten abgehört werden, nicht stimmte.

Als Fleming sich in einem Brief an die *Times* bitter über diesen *wissenschaftlichen Hooliganismus* beklagte, lieferte er Maskelyne eine Steilvorlage.

Maskelyne argumentierte mit dem klassischen Hacker-Beweggrund: er habe die Sicherheitsprobleme des Marconi-Funksystems zum Wohle der Öffentlichkeit offenlegen wollen.

Fleming haftete fortan der Ruch des gekauften Sachverständigen an. Marconis technisches Problem aber war nicht zu lösen. Maskelyne hatte das bewiesen und es sollte nicht die letzte Demonstration dieser Art bleiben. Im militärischen Bereich aber gehörten fortan Abhöraktionen als auch Störsender zum Alltag.

Für die Seeschiffe jedoch war es Guglielmo Marconi (1874-1937), der sie nicht mehr auf den Ozeanen ungehört verschwinden ließ. Er setzte auf eine gute Presse, um der schlechten Paroli zu bieten und brach Rekord um Rekord mit seiner Technik. Seine Funkanlagen blieben aber nicht die einzigen. Bald gab es konkurrierende Systeme und hitzige Streitigkeiten über Patente. Noch bevor eine öffentliche Behörde Marconi-Funktelegrafen einzusetzen begann, rüstete die deutsche Kriegsmarine ab 1902 ihre Schiffe mit Konkurrenzprodukten von Adolf Slaby aus, der für die AEG eigene Funktelegrafen entwickelt hatte. Der Wettbewerb belebte die Entwicklung zu immer stärkeren, präziseren Funkgeräten, den Rundfunk

und die Kryptografie. Marconi selbst äußerte sich nach dem Maskelyne-Hack nicht mehr über die angebliche Sicherheit seiner Funkgeräte. Die physikalisch bedingten Probleme des Funks aber haben seinen Erfolg nicht verhindert. Marconi bekam 1909 den Nobelpreis für Physik, zusammen mit seinem deutschen Konkurrenten Ferdinand Braun. Nevil Maskelyne (1863 –1924) machte sich bis zu seinem Tod als Buchautor, Zauberer, Astronom und Filmpionier einen Namen.

John Ambrose Fleming (1849–1945) erhielt 1905 das Patent mit der Nummer GB190424850 für seinen Zweielektroden-Funkgleichrichter, eine Vakuum-Diode. Auf der Suche nach einem besseren Detektor für Radiowellen hatte er entdeckt, dass der Edison-Effekt zur Detektion von Signalen genutzt werden konnte.

Der Effekt, dass ein positiv geladenes Elektroskop entladen wird, wenn ein geerdetes, glühendes Metallstück in seine Nähe gebracht wird, was aber bei negativ geladenem Elektroskop nicht passiert, war bereits 1873 von Frederick Guthrie beschrieben worden. Guthrie folgerte: glühendes Metall kann nur negative Ladung abgeben. Thomas A. Edison hat diesen Effekt 1880 bei Experimenten mit Glühlampen, als unbeabsichtigt ein weiteres Drahtstück zusätzlich zum Glühfaden im Glaskolben mit eingeschmolzen war, wiederentdeckt und meldete 1883 eine entsprechende Anwendung zum Patent an. Fleming nannte seine Erfindung *Oscillation Valve*. Vielfach wird diese Erfindung als der Anfang des Elektronikzeitalters betrachtet.

Als 1906 der Amerikaner Lee de Forest daraus das Audion, eine Triode, entwickelte, indem er ein Steuergitter als dritte Elektrode zwischen Kathode und Anode einfügte, bezichtigte Fleming ihn der Nachahmung. Doch de Forests Triode konnte mehr, sie war in der Lage, elektrische Signale zu verstärken.

Fleming leistete Beiträge auf den Gebieten der Photometrie, der drahtlosen Telegraphie und der elektrischen Messtechnik. 1929 wurde er zum Ritter geschlagen, und 1933 erhielt er die *IRE Medal of Honor* des Institute of Radio Engineers (IRE).



J.N. Masleryne G. Marconi
Die Konterfei der Kontrahenten



John le Carré beim Zeit Forum Kultur in Hamburg am 10. Nov. 2008. (Wiki)

John le Carré alias David John Moore Cornwell studierte zwischen 1948 und 1949 Germanistik und Neue Sprachen an der Universität Bern, u.a. bei Fritz Strich, der ihn trotz fehlender Deutschkenntnisse förderte.

1950 trat er dem Nachrichtendienst der Britischen Armee in Österreich bei. Dort vernahm er Personen, die über den Eisernen Vorhang geflüchtet waren. 1952 kehrte er nach England zurück und studierte am Lincoln College Oxford, wo er für den britischen Inlandsgeheimdienst MI5 ultra-linke Gruppen nach Sowjetagenten ausspionierte. 1956 schloss er sein Studium in Oxford mit Auszeichnung ab. Am Eton College lehrte er für zwei Jahre Französisch und Deutsch. 1958 wurde er MI5-Agent und wechselte 1960 zum Secret Intelligence Service, dem britischen Auslandsgeheimdienst MI6, für den er in Bonn und Hamburg arbeitete. In dieser Zeit schrieb er seine ersten Romane.

Als Nachrichtenoffizier im Gewand eines Nachwuchsdiplomaten bei der britischen Botschaft in Bonn hatte er von seinen Dienstherrn abgesegnet und zwangsläufig unter Pseudonym bereits zwei Romane veröffentlicht. Nach innerem Ringen wurde auch *Der Spion, der aus der Kälte kam* gebilligt. Offenbar war man, wenn auch zähneknirschend, zu dem völlig richtigen Schluss gelangt, dass das Buch von der ersten bis zur letzten Seite erfunden war, dass es keinerlei persönliche Erfahrung widerspiegelte, und dass somit auch kein Sicherheitsverstoß vorlag. Die Auffassung der Weltpresse war das jedoch nicht, die seinen Roman einstimmig als authentisch, ja, mehr noch, als eine Art Insider-Enthüllungsgeschichte feierte. *Le Carré* hielt still und

schaute überwältigt zu, wie sein Buch an die Spitze der Bestsellerlisten kletterte und dort verharnte, während ein Experte nach dem anderen es für echt befand.

1964 quittieren er den Dienst, um sich unter seinem Künstlernamen *John le Carré* nun ausschließlich der Schriftstellerei zu widmen. Thema seiner Romane war bis in die achtziger Jahre der Ost-West-Gegensatz und der Kalte Krieg. Sie zeichnen sich durch differenzierte psychologische Zeichnung der handelnden Figuren aus und sind akribisch recherchiert. *Le Carré* brach mit der herkömmlichen Schwarz-Weiß-Sichtweise. Der Westen greift im Kampf gegen den Kommunismus zu den Methoden des Ostens und verrät so die Ideale, für die er kämpft. *Le Carré* stellt in seinen Romanen wiederholt die Frage, ob der Zweck die Mittel heiligt und ob der Westen zu den Mitteln des Ostens greifen darf, um sich zu verteidigen, und trotzdem eine Gesellschaft bleibt, die es wert ist, verteidigt zu werden. Auch nach Ende des Kalten Krieges ist *le Carré* seiner Thematik treu geblieben: Männer, die sich für das Individuum und gegen die Institution entscheiden, sowie Kritik an der Politik des Westens. Die Zeitung *The Independent* nannte *le Carré* in Bezug auf die Zeitkritik in seinen Romanen *eine faszinierende Mischung aus Patrizier und Populist*.

John le Carré's umfangreiches literarisches Archiv übergab er Februar 2011 der Bodleian Library zur bleibenden Aufbewahrung.

Es folgt die Liste der Romane von *John le Carré*, der Bordbibliothek auf jedem Seeschiff sehr empfohlen:

- 1961 Schatten von Gestern.
- 1962 Ein Mord erster Klasse.
- 1963 Der Spion, der aus der Kälte kam.
- 1965 Krieg im Spiegel.
- 1968 Eine kleine Stadt in Deutschland.
- 1971 Der wachsame Träumer.
- 1974 Dame, König, As, Spion.
- 1977 Eine Art Held.
- 1979 Agent in eigener Sache.
- 1983 Die Libelle.
- 1986 Ein blendender Spion.
- 1989 Das Russlandhaus.
- 1990 Der heimliche Gefährte.
- 1991 Ein guter Soldat.
- 1993 Der Nachtmanager.
- 1995 Unser Spiel.
- 1996 Der Schneider von Panama.
- 1999 Single & Single.
- 2001 Der ewige Gärtner.
- 2003 Absolute Freunde.
- 2006 Geheime Melodie.
- 2008 Marionetten.
- 2010 Verräter wie wir.
- 2013 Empfindliche Wahrheit.

SMART TV'S SPIONIEREN

Moderne Fernseher bringen das Internet endlich auch ins Wohnzimmer, aber sie versenden auch gleichzeitig unbemerkt private Daten über deren Nutzer an Fernsehsender und auch andere.

Wer mit einem internetfähigen TV-Gerät Fernsehen schaut, wird dabei selbst beglötzt – und das in großem Stil, wie die Nachrichtenseite www.heise.de unter Berufung auf einen im Computermagazin *c't* erschienenen Testbericht schreibt.

Um zu überprüfen, welche Daten da weitergereicht werden, baute *c't* verschiedene aktuelle Smart TVs im Labor auf. Es zeigte sich, dass die Geräte umfassend über das Nutzungsverhalten der Zuschauer berichteten. Erstaunlicherweise auch dann, wenn zuvor keine Onlinefunktionen aktiviert worden waren.

Der Test zeigte zudem: Sobald sich ein Smart TV mit dem Internet verbindet, fließen Informationen über das Nutzungsverhalten nicht nur an die Sender, sondern auch an die TV-Hersteller und an Google. Registriert werde nicht nur, wann ein Zuschauer welche Sendung einschaltet, sondern oft auch, wie lange er dabei *bei der Stange* bleibt, schreibt *heise*.

Verantwortlich sei dafür vor allem der Datendienst HbbTV, über den die TV-Sender per Internet das Fernsehgerät anweisen können, eine bestimmte URL anzuwählen. Die Abkürzung URL steht für den englischen Begriff *Uniform Resource Locator* und wird im deutschen Sprachgebrauch auch als Internetadresse oder Webadresse bezeichnet. Dies geschehe in genau dem Moment, in dem ein Sender eingeschaltet wird. Nach Einschätzung von Datenschutzexperten ist das eindeutig rechtswidrig, da die ungefragt übertragenen Daten etwas über den Nutzer aussagen und daher personenbezogene Daten darstellen. *heise.de* berichtet dann auch, dass ein öffentlich-rechtlicher Fernsehsender seine Nutzerbeobachtung stark zurückfuhr, nachdem der Bericht erschienen war.

Wer nicht ausspioniert werden will, muss die Einstellungen seines Fernsehers ändern. Das hat aber seine Tücken, wie sich in der Redaktion des Seeschiffs bei dem *Flachen* mit WiFi von Philips herausstellte. Nach dem Motto: *Die Geister, die er rief, er wurd' sie nicht mehr los*, ist im Menü kein WiFi-AUS vorgesehen. Erst auf schriftliche Nachfrage beim Hersteller per e-mail und Telefonaten mit dem Kundenservice wurde der *Kick-um-de-Eck* kalt gestellt. Dazu musste der Internetzugang per Kabel ausgewählt werden, was den WiFi-Zugang abschaltet, und der Anschluss eines Kabels ist zu unterlassen. Da guckt *er* nun, aber ins Leere! hb

WIR TRAUERN UM EINEN KAMERADEN



Prälat Johannes Bieler

Unser Kamerad und Ehrenmitglied Herr Prälat *Johannes Bieler*, langjähriger oberster Seelsorger für die Gläubigen des Bistums Danzig in Deutschland, ist tot. Er starb am Freitag den 04.07.2014 im Alter von 79 Jahren bei einem Verkehrsunfall in Hude, Kreis Oldenburg.

Sein Vater glaubte an das Gute im Menschen, daran, dass die russischen Soldaten beim Einmarsch in Danzig nicht alle menschlichen Grenzen ignorieren, nach einer Übergangszeit wieder Ordnung herrschen, und dass es für seine Familie mit den vier Kindern, darunter der damals zehnjährige Johannes und ihn, den Volksschullehrer, der kein Nazi war, wieder weiter gehen würde. Doch es kam ganz anders. Die kleine Gruppe Deutscher, das konnten doch nur Nazis und Spione sein. Der Vater und seine Söhne wurden vor eine Wand gezerrt und sollten erschossen werden, als unvermittelt ein deutsches Kampfflugzeug auftauchte und die russischen Soldaten unter Feuer nahm. Die Verwirrung nutzte der Vater, um mit seiner Familie zu entkommen.

Der zehnjährige *Johannes Bieler* hatte Grauensvolles hinter sich, als er endlich in den Westen kam. Zuerst diesen Moment vor den Mündungen der Maschinenpistolen, dann die *schlimme Erfahrung*, in den Straßen seiner Heimatstadt auf Behördenbefehl nicht mehr Deutsch zu sprechen: *Wenn man nicht mehr in der eigenen Sprache reden darf, wird einem die Menschenwürde genommen.* Und bei der Vertreibung aus der Heimat das Elend, *neun Tage mit einem offenen Zug bei Frost nach Berlin mit vielen Toten.*

Die Familie kam ins westliche Münsterland. Der Vater war erst Lehrer in Ahaus-Alstätte, dann in Gronau. *Johannes Bieler* besuchte die Oberschule in Ahaus und studierte Theologie.

Sein Priesterleben wurde ungewöhnlich. Nach einigen Kaplansjahren kam er an die

Nordsee, auf die Insel Wangerooge, hier lebten nur ein paar Dutzend Katholiken, aber in 16 Erholungsheimen 100te Kinder. Ab hier ließ ihn die See nicht mehr los. Achteinhalb Jahre fuhr der Sohn unserer Heimatstadt mit Soldaten der jungen Bundesmarine zur See, und wurde dann in der alten Hansestadt Bremen Seemannspastor und kam damit ins Visier unseres Vereins. Vor 40 Jahren ordnete Papst Paul VI. die ostdeutsche Seelsorge im Rahmen der vatikanischen Ostpolitik neu und ernannte *Apostolische Visitatoren* für die Vertriebenen aus dem Erzbistum Breslau, dem Sudetenland und dem Bistum Danzig. Dieses Amt war in der deutschen Kirchengeschichte bisher ohne Beispiel. Überraschend wurde *Johannes Bieler* zum Visitator für die Danziger Katholiken ernannt. Er war nun der Oberhirte für die noch rund 40.000 katholischen Gläubigen aus unserer alten Heimat. Er stellte sich dieser Aufgabe, die er neben seiner Arbeit in den Häfen versah. Einmal im Monat gab er einen Heimatbrief heraus, organisierte jährlich 16 Heimattreffen und eine große Wallfahrt mit einem besonderen Akzent: Der heilige Adalbert, vor 1.000 Jahren als Missionar in der Nähe von Danzig erschlagen, lag ihm besonders am Herzen. Regelmäßig führte er die Danziger zum Aachener Dom, wo eine Reliquie des Märtyrerbischofs verehrt wird.

Johannes Bieler ging stets mit ausgestreckter Hand auf polnische Mitchristen zu, er lud polnische Bischöfe zur Wallfahrt ein und besuchte ganz im Geist christlicher Freundschaft seine alte Heimat, wo er mit großer Freude und Dankbarkeit *die überbordende polnische Gastfreundschaft* erlebte.

- geboren 1935 in Danzig-Oliva
- nach der Vertreibung aufgewachsen in Ahaus-Alstätte
- Priesterweihe 1961
- bis 1964 Kaplan in Rheine St. Joseph
- dann Kaplan in Duisburg-Rheinhausen St. Joseph
- 1965 Pfarrrektor in Wangerooge St. Willehad
- 1969 Militärfarrer in Emden
- 1971 Militärfarrer in Wilhelmshaven
- 1977 Seemannspastor in Bremen und den oldenburgischen Unterweserhäfen Brake, Elsfleth und Nordenham
- und bis 1986 Landes-Polizeiseelsorger
- 1986 Apostolischer Visitator für Priester und Gläubige der Diözese Danzig und Päpstlicher Ehrenprälat
- 2004 entpflichtet als Seemannspastor
- am 75. Geburtstag von den Aufgaben des Apostolischen Visitators entpflichtet
- gestorben 04.07.2014 in Hude, wo er seit 1990 lebte.



Ein Pfennig 1932

FLUNDER M 1:1

IMPRESSUM

DANZIGER SEESCHIFF
<http://www.danziger-seeschiff.de>
 Ungeängelt und frei - wenn auch nicht von Fehlern

Herausgeber: Danziger Seeschiffer e.V.

✉ Redaktion: *Hermann Behrent*
 (copy, muschel-muschel & paste)
 Langenstücken 14; 22958 Kuddewörde
 E-Mail: danziger-seeschiff@freenet.de
 ☎ +49 (0)4154 9889947 **Neu**

Korrektur: *G. Pomplun, H. Tritscher*



Fünf Pfennig 1932

POMUCHELM M 1:1

DIE HECKLATERNE



KLEINE URSACHEN

Ein Seemann - und das geschieht nicht oft
 Bekommt Besuch, ganz unverhofft,
 Von einem jungen Frauenzimmer,
 Das g'rad, aus was für Gründen immer -
 Vielleicht aus ziemlich hintergründigen -
 Bereit ist, diese Nacht zu sündigen.
 Der Seemann müsst nur die Arme breiten,
 Dann würde sie in diese gleiten.
 Der Seemann jedoch den Mut verliert,
 Denn leider ist er unrasiert.
 Ein Mann mit schlecht geschabtem Kinn
 Verfehlt der Stunde Glücksgewinn,
 Und wird er schließlich doch noch
 zärtlich,
 Wird er's zu schwach und auch zu
 bärtlich.
 Infolge schwacher Reizentfaltung
 Gewinnt die Dame wieder Haltung
 Und lässt den Seemann, rauh von
 Stoppeln,
 Vergebens seine Müh' verdoppeln.
 Des Seemanns Kinn ist seitdem glatt -
 Doch findet kein Besuch mehr statt.

Quelle: *Eugen Roth*, seemanntisiert